13
Normen- en handhavingstelsel Schiphol

Aan de orde is de behandeling van:
- **Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen**.

De **voorzitter**:
Er hebben zich zeven sprekers voor dit debat gemeld. Er zal ook een zeer heuglijke gebeurtenis plaatsvinden, namelijk een maidenspeech. De eerste spreker van de zijde van de Kamer is de heer Smaling, die tien minuten spreektijd heeft aangevraagd.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Het is leuk om het voorgerecht te zijn van een maidenspeech. Een maidenspeech is altijd een speciale gebeurtenis, waar wij ongetwijfeld van zullen genieten.

Wij spreken vandaag over een mooi onderwerp. Er is jaren gewerkt om iets tot stand te brengen wat wij vandaag misschien wel tot een goed einde zullen brengen. De luchtvaarsector en Schiphol zijn van groot belang voor Nederland; dat is zo klaar als een klontje. Vanaf Schiphol is ons land, mede dankzij het grote netwerk van KLM en Skyteam, waartoe het behoort, verbonden met bijna alle bestemmingen in de wereld. Daarmee hebben wij, zeker gezien de omvang van ons land, een unieke luchthaven, die direct en indirect zorgt voor veel werkgelegenheid. De SP onderschrijft dan ook het belang van Schiphol, al maken wij ons op het punt van de werkgelegenheid wel enige zorgen over de race to the bottom die plaatsvindt op het gebied van de arbeidsvoorwaarden. De afhandeling, de beveiliging; alles wordt uitbesteed. De werkdruk per reiziger neemt alleen maar toe. Tegelijkertijd kan de nieuwe baas straks weer een riant salaris tegemoetzien, is onze vrees. Hoe ziet de staatssecretaris dit?

Mijn fractie ziet de voordelen in van het voorliggende wetsvoorstel, dat zorgt voor een nieuw normen- en handhavingsstelsel voor Schiphol, dat transparanter is en beter uit te leggen aan de burger. Door regels voor strikt preferentieel baangebruik in het luchthavenbesluit Schiphol wordt het voor omwonenden helderder waarom een baan op een bepaald moment wel of niet wordt gebruikt. Is er in de communicatie met omwonenden nu voldoende geregeld of zijn daar nog verbeteringen in mogelijk?

In de schriftelijke inbreng heeft de SP extra aandacht gevraagd voor de situatie rond de Aalsmeerbaan. Bij gebruik van deze baan ervaren relatief veel mensen overlast. De staatssecretaris geeft aan dit te erkennen en dat de Aalsmeerbaan om deze reden geen preferente baan is. Dat betekent echter niet dat deze baan bij verdere groei van Schiphol niet meer vluchten te verwerken krijgt. Sterker nog, een groot deel van de groei van Schiphol zal gefaciliteerd worden door de Aalsmeerbaan, ondanks dat dit geen preferente baan is. Graag krijg ik hierop een reactie van de staatssecretaris.

Verder moet de wet zich nog gaan bewijzen. Veel hangt af van de handhavingscapaciteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), die op andere trajecten nogal eens te wensen overlaat. Wij hebben het pas nog over de Fyra gehad. Daar zullen wij het in de toekomst ook over hebben. Daarbij kwam aan het licht dat er een capaciteitsgebrek is bij de ILT. Is de staatssecretaris niet bang dat de capaciteit in dit geval ook onder de maat kan zijn? Zitten er wel voldoende luchtvaartspecialisten bij de ILT?

Ook de Omgevingsraad Schiphol moet zich nog bewijzen, maar het belangrijkste is misschien nog dat wij moeten bezien of het voor omwonenden een verbetering is en of de rechtszekerheid op orde is. Daartoe moet jurisprudentie opgebouwd worden. Dat gaat vast wel lukken. Ik vloog maandag in het kader van een werkbezoek mee in de cockpit van een Fokker. Een harde wind noodzaakte tot het gebruik van de Oostbaan, waardoor je dwars over Amsterdam vliegt, wat best spectaculair is als je in dat toestel zit, maar wat minder als je er beneden woont. De klachten waren dan ook niet van de lucht. Daar stond gisteren nog iets over in Het Parool. Ons verzoek zou zijn om de wet drie jaar na inwerkingtreding te evalueren op deze punten en dan op basis van jurisprudentie eventueel bij te sturen, maar mevrouw Visser was mij net voor met een amendement dat er erg op lijkt. Als dat zo is, ga ik graag onder haar staan, maar dat zien wij dan wel.

Het wetsvoorstel kijkt ook voorbij 2020 en geeft een richtlijn voor de manier waarop eventuele groei op Schiphol zich moet verhouden tot vooruitgang op milieugebied volgens een 50/50-principe. Als wij dat zouden doen, lijkt het mijn fractie volstrekt onnodig om Lelystad uit te breiden. Er wordt enorm onderschat hoe Lelystad Schiphol vliegtechnisch in de wielen kan rijden, en het gevaar van aanvaringen met vogels wordt ons inziens verdoezeld. Veel vogels vliegen laag tussen de randmeren en de Oostvaardersplassen. Dat weet de staatssecretaris nog vanwege haar vorige baan. Bovendien wil geen enkele maatschappij naar Lelystad toe. Dus het advies is: schrap Lelystad alsnog als je toch een andere blik vooruit opschrijft in de wet.

Een probleem dat de SP-fractie constateert, is de wens om relatief dicht bij Schiphol nieuwe woonwijken te ontwikkelen. Hier organiseert de overheid zelf de klagers van morgen, want in de mooie brochures van de projectontwikkelaars ligt vooral de nadruk op rustiek wonen in de polder en niet op de overlast van Schiphol. De SP kan zich dan ook niet vinden in het beleid dat er middels kleinschalige vrijstellingen toch nieuwe woningen bij kunnen komen in een gebied dat overlast ervaart van Schiphol. Graag krijg ik een reactie van de staatssecretaris hierop.

Daarnaast ziet de SP de noodzaak in om de luchtvaart de komende jaren fors te verduurzamen. Ziet de staatssecretaris ook het belang hiervan in? Welke ambities heeft zij om flinke stappen te kunnen zetten? De nieuwste vliegtuigen zijn veel stiller geworden. Deze stille vliegtuigen verbruiken ook minder kerosine. Wij zien dat er wel enige inzet is op het uitfaseren van vliegtuigen die veel geluidsoverlast veroorzaken. Het aantal meest lawaaiige toestellen op Schiphol neemt af, maar is het toch mogelijk om hier grotere stappen in te zetten? Zijn er nog andere zaken die luchtvaartmaatschappijen ertoe kunnen aanzetten om over te stappen op stillere vliegtuigen? Is bijvoorbeeld de toeslag die nu geldt ten aanzien van de luchtvaartgelden voor de meest lawaaiige vliegtuigen, wel voldoende om dit soort vliegtui-

gen snel uit te laten faseren? Is er ook een positieve stimulans mogelijk, bijvoorbeeld een korting voor vliegtuigen in de stilste categorie?

Ook ontwikkelt de luchtvaarindustrie initiatieven om een overstap op biokerosine mogelijk te maken. De KLM loopt hierin redelijk voorop. Welke rol ziet de staatssecretaris voor de overheid om een sector die tot op heden toch nog volledig afhankelijk is van fossiele brandstof, een overstap te laten maken naar milieuvriendelijkere alternatieven? Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om daar als Nederland een voortrekkersrol in te vervullen?

Tot slot het blokje varia. Net als de staatssecretaris altijd doet, geef ik ook aan welk blokje aan de orde is. De luchtvaartafdeling van de Verenigde Naties, de ICAO, heeft bindende regels opgesteld voor de uitstoot van vliegtuigen. Je kunt het altijd te weinig vinden, maar het is wel voor het eerst dat dit gebeurt. Is het volgens de staatssecretaris voldoende? En levert de luchtvaartsector nu in feite toch, waar hij de klimaattop nog wist te omzeilen? Als je het vergelijkt, komt de sector eigenlijk op het niveau waarvan je kunt zeggen dat dat in Parijs voor andere sectoren is bereikt.

Verder wordt het, wat de SP-fractie betreft, hoog tijd dat de Single European Sky wordt ingevoerd. Dat kan behoorlijk helpen om de uitstoot terug te dringen, omdat vliegtuigen niet meer hoeven om te vliegen. Helaas zien we dat dit nog steeds niet wordt ingevoerd, omdat Engeland en Spanje ruziemaken over Gibraltar. Ziet de staatssecretaris de mogelijkheid om hierin een doorbraak te forceren? Dat zou ook een mooi resultaat zijn voor het Europees voorzitterschap. Staat het dus al op het to-dolijstje van de staatssecretaris om met Eurocommissaris Bulc door te spreken? Zo nee, zou dat dan niet een mooie ambitie kunnen zijn?

In dat kader ben ik benieuwd wat de verdere ambities van de staatssecretaris op het gebied van luchtvaart zijn. Deze regeerperiode duurt nog maximaal een jaar. Gaat de staatssecretaris op de winkel passen of heeft zij nog grote plannen? Haar een beetje kennende is het toch eerder het laatste dan het eerste, maar ik hoor graag waar ik dat dan moet zoeken. Ik denk aan piloten die moeten betalen om vlieguren te maken in plaats van dat zij salaris ontvangen. Dat kan niet. Dat zou voldoende reden moeten zijn om bijvoorbeeld Ryanair buiten de deur te houden. Luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten concurreren, met overheidssteun, hard met KLM. Dat vinden wij ook niet oké. In de Golfstaten dreigen ook hubfuncties te ontstaan, die de functie van Schiphol ondermijnen. Dat ligt wat meer in de gewone concurrentiesfeer, maar de staatssecretaris heeft daar ongetwijfeld ideeën over.

Een doorkijkje naar 2020 is geen vergezicht; 2020 is niet meer zo ver. Je kunt je helemaal vastbijten in het handhaven van Schiphol zoals het is en zeggen: dat houden we zo in het huidige krachtenveld. Je kunt met name voor de kortere afstanden echter ook inzetten op schoner hsl-vervoer in de toekomst, ondanks alle Fyra-discussies die we hier voeren. Schiphol kun je er dan voor de toekomst op richten om voldoende slots voor de lange afstand over te houden. Want ook de maximale vliegtijden nemen toe, tot bijna 18.000 à 20.000 kilometer, zonder stoppen en bijtanken. Straks wuiven de passagiers alleen nog naar Schiphol als ze van Dubai naar Los Angeles vliegen. En dat wensen wij toch allemaal niet.

De **voorzitter**:
Nu een heuglijk moment: een maidenspeech van een kersverse collega. Mevrouw Belhaj, het woord is aan u. De leden hebben al zo veel maidenspeeches meegemaakt, dat ik niet hoef te vertellen dat ze u niet mogen interrumperen. Ik wens u veel succes. U hebt vijftien minuten spreektijd aangevraagd. We gaan er eens goed voor zitten.

☐

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. Ik zie het als een voorrecht om lid van de Tweede Kamer te mogen zijn en als D66-Kamerlid met u allen het debat aan te gaan, om veranderingen te realiseren en resultaten te boeken voor Nederland. Ik ben al vijftien jaar lid van en actief voor D66 en sta voor de sociaal-liberale waarden van mijn partij. Gedurende acht jaar heb ik in de Rotterdamse politiek als fractievoorzitter met veel liefde mijn werk gedaan als lokale volksvertegenwoordiger. Het is de stad waar ik nog steeds woon, maar ook de stad waar ik veel heb meegemaakt. In Rotterdam heb ik me ook politiek ontwikkeld. In Rotterdam werd ik lid van D66 en in 2001 was daar de opkomst van Pim Fortuyn. In die tijd heb ik deelgenomen aan het publieke debat over islam en integratie. Als kind van gastarbeiders en als kind van de Nederlandse samenleving, ben ik immers opgevoed met het beeld dat integratie dé manier is om onderdeel te worden van deze Nederlandse samenleving. Het veretniceren van mensen — dat hun identiteit alleen zou bestaan uit hun afkomst — heb ik altijd verschrikkelijk gevonden. Ook ik ben wel eens gestigmatiseerd om mijn afkomst. Ik kom namelijk uit Harderwijk.

Ik ben opgevoed met het idee dat het ontwikkelen van jezelf als mens het allerbelangrijkste is. Door het gebrek aan het recht op vrije keuzes, voelt tot op de dag van vandaag nog steeds niet ieder mens in Nederland de vrijheid om zichzelf te mogen zijn. Dagelijks voeren jongens en meisjes discussies met hun ouders over de wil om vrij te zijn, zodat zij op hun eigen manier onderdeel kunnen zijn van deze Nederlandse samenleving.

Ik geloof in de kracht van het debat. Dit debat mag op het scherpst van de snede gevoerd worden. Zonder wrijving is er immers geen glans. Liever wil ik weten, door debat, wat iemand vindt, dan dat zelfcensuur de boventoon voert. Wat mij betreft leidt dit debat uiteindelijk tot een beter resultaat en tot meer begrip voor elkaar. We moeten het debat niet laten claimen door extremen, want dat leidt niet tot een betere discussie, noch tot een betere verstandhouding. Het leidt er evenmin toe dat mensen zich veilig voelen om zich te ontwikkelen en allerlei vragen te kunnen stellen. Het recht om vrij te zijn als mens, het recht op vrije partnerkeuze en het recht om al mijn keuzes in vrijheid te mogen maken, zijn een wezenlijk onderdeel van mijn DNA. Deze individuele vrijheden zijn voor mij de kernreden om mezelf liberaal te noemen. Het claimen van het liberale als slechts een markteconomisch begrip, vind ik dan ook een gebrek.

Ik ben gedurende acht jaar woordvoerder veiligheid geweest in Rotterdam. Veiligheid en je veilig voelen zijn essentiële zaken voor ieder van ons. Het streven naar een veilige omgeving voor iedereen is ook het streven van Defensie. Ik vind het een voorrecht om in de Tweede Kamer woordvoerder defensie te mogen zijn en om mij op die manier te kunnen inzetten voor vrede en veiligheid.

Ik ben ook woordvoerder infrastructuur. Verkeersongevallen zijn nog steeds de belangrijkste doodsoorzaak onder jongeren. Ook verkeersveiligheid heeft mijn bijzondere aandacht, want elke dode in het verkeer, jong of oud, is er een te veel. Elk jaar overlijden er 500 mensen in het verkeer en daarnaast raken er 20.000 gewond. Ik wil er alles aan doen om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen.

Het is typisch Nederlands om het te hebben over het weer. Vervolgens komt het gesprek dan op de files bij het Rottepolderplein of het Terbregseplein en dat het door het gedoe op het spoor weer eens chaos was op Utrecht Centraal. Niet vaak staat de politiek dichter bij de Nederlander dan op de maandagochtend om 8.25 uur. Iedereen heeft dan een mening over de infrastructuur. Laten wij dat benutten! Geen ander onderwerp dan bereikbaarheid leent zich zo goed voor inspraak en invloed vanuit het land. Mensen willen daar, terecht, direct invloed op hebben. Daarvoor zet ik mij dan ook graag in.

Ik ben veel mensen dankbaar, zoals mijn familie, maar ook mijn vrienden en docenten, die mij in mijn leven gestimuleerd hebben om er elke dag naar te streven om mijzelf te ontwikkelen, die mij ondersteund hebben en geholpen hebben om te blijven geloven in mijzelf en nooit op te geven. Ook mijn dank aan de mensen die de moeite hebben genomen om hard op de inhoud te zijn in het debat met mij. Immers, daar ben ik een vrijzinniger en beter ontwikkeld mens door geworden.

Ik ga nu over op het inhoudelijke debat dat wij vandaag voeren over het nieuwen normen- en handhavingsstelsel voor de luchthaven Schiphol. Met de introductie van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel voor Schiphol begint een nieuw hoofdstuk in de voortdurende zoektocht naar de balans tussen groei van onze nationale luchthaven en de effecten die deze groei heeft op de omgeving. Aan die discussie komt hiermee wat D66 betreft geen einde. Wij moeten constant blijven zoeken naar manieren waarop wij deze belangrijke motor van onze economie duurzaam kunnen laten groeien.

Duurzame groei van Schiphol staat voor onze fractie voor drie dingen. Duurzame groei is blijven investeren in innovaties om hinder voor omwonenden maximaal te beperken, zoals stillere vliegtuigen of stillere landingstechnieken. Duurzame groei is verantwoordelijkheid nemen voor gezondheid door de luchtkwaliteit rondom Schiphol scherp te monitoren en te werken aan schone lucht voor mensen. En duurzame groei is een kwestie van het creëren van draagvlak door helder, eerlijk en proactief te communiceren over wat er gebeurt, zodat de discussie op basis van feiten kan worden gevoerd. Mijn vraag is dan ook: deelt de staatssecretaris de mening van D66 dat dit belangrijke uitgangspunten zijn voor de discussie over de balans tussen vliegen en wonen?

D66 ziet dat de totstandkoming van het nieuwe stelsel niet over één nacht ijs is gegaan. D66 heeft zich positief kritisch opgesteld ten opzichte van dit systeem en zal die kritische houding onverminderd blijven vasthouden. Daarom hecht D66 aan een zeer scherpe monitoring van deze effecten, aan adequate handhaving wanneer regels en normen worden overschreden en aan een sterke betrokkenheid van deze Kamer, zodat er ingegrepen kan worden als het stelsel niet levert.

Op één punt wil ik de staatssecretaris expliciet bevragen. Er is sprake van een operationele marge bij de baangebruikregels om, tussen haakjes, een zekere mate van flexibiliteit te waarborgen. Valt deze marge nu binnen of buiten het kader van de nieuwe regels? Daarnaast wil D66 de toezegging van de staatssecretaris dat enkel incidenteel en niet structureel van deze marge gebruikgemaakt wordt.

Dan kom ik bij de communicatie naar de omgeving. Ik wil mij richten op een aspect waar ik zelf veel vertrouwen in stel, namelijk een heldere, eerlijke en proactieve informatievoorziening. Omwonenden moeten simpelweg weten waar zij aan toe zijn. Dat zijn Schiphol en de overheid de mensen en omwonenden verschuldigd. D66 zegt: laat de invoering van dit nieuwe stelsel gepaard gaan met een moderne en laagdrempelige manier van communiceren tussen overheid en burgers en tussen bedrijven en burgers. Laten wij niet alleen beleidsmatig, maar ook servicegericht denken.

D66 pleit dan ook voor een moderne socialemediastrategie, met in de kern een applicatie voor smartphones en tablets. Daarmee hebben omwonenden realtime beschikking over de gebruikte vliegroutes en landingsbanen en andere informatie die voor hen van belang is. Op een aantal websites wordt al informatie ontsloten, maar dat is niet echt meer van deze tijd. D66 wil dus een app waarmee omwonenden proactief meldingen ontvangen en waarin het met opgaaf van redenen wordt aangegeven als er door omstandigheden afgeweken wordt of zal worden van de gemaakte afspraken, normen en andere zaken. Ook hechten wij eraan dat omwonenden via deze app gemakkelijk melding kunnen maken bij instanties wanneer zij onevenredige hinder ondervinden, zodat klachten snel en serieus kunnen worden behandeld. Ik ben vergeten te vermelden dat mijn speech ongeveer drie uur duurt, dus ga vooral nog even ontspannen zitten; ik ben er bijna. Is de staatssecretaris bereid om met haar tijd mee te gaan en boter bij de vis te doen wanneer zij aangeeft dat het haar te doen is om het verminderen van complexiteit en verhogen van inzichtelijkheid?

Ik ga nu in op de gezondheid. De staatssecretaris geeft aan dat het nieuwe stelsel geen enkel effect heeft op de luchtkwaliteit rondom Schiphol. Kan zij dat ons vanavond nogmaals mondeling toelichten? D66 hecht namelijk sterk aan de verantwoordelijkheid van de overheid om de gezondheid van mensen centraal te stellen. Het gaat daarbij natuurlijk niet alleen over de luchtkwaliteit, maar zeker ook over de geluidshinder ten gevolge van het vliegen. Om structureel te borgen dat het belang van gezondheid een integraal onderdeel vormt van de beraadslaging in de Omgevingsraad, pleit D66 voor het toevoegen van een extra zetel voor een medisch expert of een vertegenwoordiger van bijvoorbeeld het RIVM. Zo stellen we zeker dat het belang van de gezondheid van mensen op één en dezelfde wijze is geborgd als de overige belangen die daar aan tafel zijn vertegenwoordigd. Met het belang van gezondheid sluit ik voor nu af. Ik kijk uit naar de heldere en volledige beantwoording die men van de staatssecretaris gewend is; dat heb ik mij tenminste laten vertellen.

(Geroffel op de bankjes)

De **voorzitter**:
Dat klopt wel, hoor.

Hartelijk dank, dat was een mooi verhaal. De tijd is omgevlogen, zeker gezien het feit dat u er drie uur over hebt gedaan. Mag ik u als eerste feliciteren? Zo hoort dat. Daarna willen anderen dat misschien ook doen. Ik schors even om hun daar de gelegenheid toe te geven.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

☐

De heer **Grashoff** (GroenLinks):
Voorzitter. Voorafgaand moet ik zeggen dat ik in dit debat mijn collega Liesbeth van Tongeren probeer te vervangen, die normaal deze zaken doet. Ik moet dus ook helaas melden dat ik na mijn eerste termijn het debat moet verlaten, met excuses aan de staatssecretaris. Dat was niet anders mogelijk met de omvang van onze fractie, maar dat gaat in 2017 vast goedkomen.

De **voorzitter**:
U zegt nog iets over de maidenspeech, hè?

De heer **Grashoff** (GroenLinks):
U hebt gelijk. Ik wil van mijn kant graag mevrouw Belhaj complimenteren met haar maidenspeech. Het was een persoonlijk verhaal. Ik ken mevrouw Belhaj al uit een verder verleden, in Rotterdam, dus een aantal elementen ervan kwamen me heel bekend voor. Ik herinner mij nog dat we in de raad in Rotterdam van verschillende kanten de moeizame en soms zeer boeiende discussies over onder meer het fenomeen integratie hebben meegemaakt. Daarin stonden we altijd aan dezelfde kant. Complimenten met de maidenspeech.

2015 was voor luchthaven Schiphol een recordjaar. Ruim 58 miljoen mensen vonden via Amsterdam Airport hun bestemming. Ruim 451.000 vliegbewegingen vonden plaats. Maar als het aan Schiphol zelf ligt, gaat dat vliegverkeer op Schiphol nog enorm doorgroeien, tot maar liefst 875.000 vliegbewegingen ergens tussen 2020 en 2050. Dat is bijna een verdubbeling. Je zult er maar in de buurt wonen, met dag en nacht geluidsoverlast, een klimaataanslag van jewelste en het ultrafijnstof uit straalmotoren dat je leven met enkele maanden tot een jaar bekort.

GroenLinks zet vraagtekens bij de wijze waarop omwonenden, lokale bestuurders en andere belanghebbenden mogen meepraten aan de Alderstafel. Het lijkt erop dat wie niet mee knikt al vrij snel uitgepraat is. Als klap op de vuurpijl wordt dat overleg ook nog eens door Schipholtopman Nijhuis in Het Financieele Dagblad van 5 januari jongstleden afgedaan als "doorgeslagen poldercultuur". Het lijkt er niet op dat de top van luchthaven Schiphol zich ook maar enigszins kan verplaatsen in de door duizenden omwonenden ondervonden overlast, de slapeloze nachten en de gezondheidsproblemen. Anders zou er niet gepleit worden voor het schrappen van de restricties op nachtvluchten.

Er is alle reden om het vliegverkeer op Schiphol niet te laten groeien, maar te beperken. Maar het omgekeerde staat te gebeuren. Via een ingewikkeld stelsel van preferentieel baangebruik wordt groeiruimte gecreëerd, of misschien geforceerd. Realiseer je de gevolgen: Schiphol veroorzaakt onder de huidige omstandigheden al hemeltergende overlast, en dat wordt de komende jaren dus alleen maar erger. Preferentieel baangebruik is, als wij het goed begrijpen, uiteindelijk niet anders dan een soort salderingsregeling waarbij de lokale piekbelasting wordt weggemiddeld. Wat blijft er uiteindelijk over van het oorspronkelijke uitgangspunt dat groei mogelijk is, mits de omgeving niet zwaarder wordt belast dan een vastgesteld ijkpunt van, voor zover ik begrijp, 1990? Zou je niet, aansluitend op het voorstel, voor elke baan apart, specifieke normen moeten stellen om dat al te grofmazige salderen te voorkomen en een daadwerkelijke prikkel te creëren om echt strikt preferentieel te vliegen?

Nu al wordt met deze werkwijze gewerkt. Nu al zijn er geluidsoverschrijdingen, terwijl het maximaal aantal vliegbewegingen nog lang niet is bereikt. Dat lijkt me ongewenst. Daar krijg ik graag een reactie op. Ook al ben ik fysiek niet aanwezig bij de beantwoording, we volgen haar wel op de voet.

Luchtvaart is een van de grote vervuilers. Maar liefst 10% van de door Nederland veroorzaakte klimaatverandering komt op rekening van de luchtvaart. Klimaatverandering zouden we, zo beloofden we in Parijs, met stevige maatregelen bestrijden. Maar de groeiaspiraties van de luchtvaartsector zijn groot. Zo groot, dat ze al snel volledig het toch al niet al te grote effect van stillere en schonere vliegtuigen compenseren. Deze maand werd bekend dat het onwaarschijnlijk is dat de Europese doelstelling gehaald wordt om vanaf 2020 jaarlijks 2 miljoen ton biobrandstof voor de burgerluchtvaart te produceren. Duurzame brandstof lijkt toekomstmuziek. Is de staatssecretaris bereid om te overwegen om de tickettaks weer in te voeren? Er is niets dat daaraan in de weg staat en onze buren België en Duitsland kennen die taks inmiddels ook. Daar krijg ik graag een reactie op.

In het klimaatakkoord in Parijs zijn geen expliciete afspraken gemaakt over de luchtvaart. De internationale burgerluchtvaarorganisatie ICAO moet in dat gemis voorzien. Gisteren is een akkoord bereikt over de toekomstige uitstoot van vliegtuigen. Het komt erop neer dat tussen nu en 2023 zo'n 4% CO2-efficiencyverbetering zou moeten plaatsvinden. Als wij de groeiambities die niet alleen hier maar in heel veel landen in de wereld leven, daar tegenover zetten, dan moeten wij vaststellen dat de netto-uitstoot van CO2 door de luchtvaart in de wereld stijgt en niet daalt.

GroenLinks vindt dat dit wetsvoorstel te zeer is ingegeven door de wens om Schiphol en daarmee het aantal vliegbewegingen verder te laten groeien. Het neemt de prikkel weg om verstandig om te springen met alle mogelijke mobiliteitsvormen. Veel vliegbewegingen betreffen relatief korte afstanden, waarvoor een goed Europees spoornet van hogesnelheidstreinen een uitstekend alternatief is. Concurrentie met de luchtvaart is echter lastig, want de internationale luchtvaart wordt aan alle kanten in de watten gelegd. Op kerosine wordt geen accijns geheven en vliegtickets zijn vrijgesteld van btw. Eerder riep GroenLinks op om werk te maken van de ontzwaveling van kerosine in de strijd tegen ultrafijnstof, maar ook dat is op de lange baan geschoven.

Om van het hogesnelheidsspoor een interessante concurrent van luchtvaart te maken, is niet alleen aanpassing van dat spoorwegnet nodig, maar ook een level playing field. Maak een einde aan het subsidiëren van luchtvaart. Kerosine wordt nog steeds niet belast, op vliegtickets wordt nog

steeds geen btw geheven, en ondanks recente ICAO-afspraken ontbreekt het aan een duidelijk beprijzingsmechanisme voor de CO_2 die vliegtuigen uitstoten. GroenLinks roept het kabinet op om zich hiervoor in internationaal verband hard te maken.

Wij hebben een aantal vragen bij dit wetsvoorstel. 1. Kan de staatssecretaris de oorspronkelijke afspraken van de Alderstafel een voor een nalopen en aantonen dat aan deze afspraken daadwerkelijk voldaan wordt? 2. Wordt er in een toekomstig stelsel voorzien in een adequaat meetnet, dat een nauwgezet beeld schetst van de ontwikkeling van geluidsniveaus, CO_2-uitstoot en uitstoot van ultrafijnstof? 3. GroenLinks heeft eerder gevraagd om de gevolgen van ultrafijnstof rond Schiphol in kaart te brengen. Wat is daarvan de stand van zaken? 4. Is de staatssecretaris bereid om te voorzien in een langetermijnplanning voor de manier waarop Nederland uiteindelijk fossielvrij wordt? Zou het niet voor de hand liggen dat de luchtvaartsector daar als eerste eens serieus werk van maakt?

Met een groeiend Schiphol en daaraan aangepaste normen en een daaraan aangepast handhavingsstelsel groeit ook de noodzaak om serieus werk te maken van het op andere manieren beperken van overlast voor omwonenden. Het is volgens GroenLinks een gemiste kans dat juist dit cruciale element in het wetsvoorstel ontbreekt. Wij zijn er niet van overtuigd dat dit wetsvoorstel zo een bijdrage zal leveren aan het bereiken van een evenwichtige situatie waarin niet alleen aan bedrijven ruimte wordt gegeven, maar juist ook aan omwonenden, de natuur en het milieu. Dit wetsvoorstel geeft de luchtvaartsector ruim baan. Volgens GroenLinks is dat voorsorteren op een noodlanding.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Het is een heel lastig probleem dat wij hier bespreken. Wij willen eerst complimenten uitdelen aan alle deelnemers aan dit debat. Ik bedoel daarmee niet de mensen in deze Kamer, maar de mensen in Nederland. Er wonen heel veel mensen rondom Schiphol waardoor je heel goed merkt dat er veel vliegtuigen vliegen. Toch is er ook bij die mensen begrip dat er een Schiphol moet zijn en dat Schiphol ook nog moet groeien. Schiphol aan de andere kant, waarvan wij allen willen dat het groeit, doet zijn best om te groeien op een manier dat zo min mogelijk mensen er veel last van hebben. Ik vind dit heel knap van alle partners die om tafel zitten.

Schiphol ligt, zeker voor Limburgse begrippen, erg laag. Voordat een vliegtuig boven de bewoonde wereld is, heb je daar veel last van. Vandaag bespreken wij de wet die ertoe zal leiden dat eindelijk het systeem van normen en handhaving rondom Schiphol beter gaat worden. Wij gaan zaken vastleggen, die wij eigenlijk nu al doen. Mijn fractie vindt dit heel goed. Het proces om hierop uit te komen heeft behoorlijk lang geduurd. Dit heeft met de complexiteit te maken. Sinds 2008 wordt hierover al gesproken, terwijl ook toen al duidelijk was dat het oude systeem van normen en handhaving failliet was. Dat het zo lang duurde, heeft er wel voor gezorgd dat er nu ligt wat er nu ligt. Schiphol en ook de KLM — ik noem haar toch even in deze — willen vliegen. De heer Smaling opende zijn betoog door het belang van de hubfunctie en de netwerkverbinding van Schiphol te benoemen. Wij willen dat Schiphol kan uitbreiden. Enerzijds willen wij die uitbreiding van de netwerkkwaliteit en zo kort mogelijke overstaptijden — die levert naar verwachting meer welvaart en meer werkgelegenheid op — anderzijds willen de bewoners en de gemeenten de leefbaarheid behouden. Dit heeft te maken met de luchtkwaliteit en het aantal decibellen, maar ook met wat je wel en niet meer kunt bouwen in bepaalde gemeenten. De bewoners willen behoud van leefbaarheid en uiteindelijk is het Aldersakkoord aan de Alderstafel, voorgezeten door de heer A., getekend, waarin een compromis is vastgelegd.

Provincies en gemeenten willen daarnaast ook bouwen. Zij hebben ook de opgave gekregen om in de toekomst te voldoen aan de woningbehoefte in die regio, naast dat zij op de leefbaarheid en de gezondheidsaspecten moeten letten. Kortom, hier ligt een mix van belangen in een sterk veranderende omgeving. De Omgevingsraad Schiphol heeft een heel belangrijke taak. De staatssecretaris zal daaraan sturing moeten geven. De Kamer zal haar daarbij nauwlettend volgen. De Kamer is uiteindelijk — het is goed om dat ook even te zeggen — degene die hierover gaat. Daarover mag geen misverstand bestaan. Ik zeg dit vooral in de richting van de Omgevingsraad en niet zozeer richting de staatssecretaris.

De positie van Aalsmeer en Uithoorn vraagt om extra aandacht. Het probleem dat zich daar voordoet, is dat de voorgespiegelde prognoses ten tijde van het Aldersakkoord in 2010, nu niet meer blijken te kloppen met de werkelijkheid. De gemeenten zijn akkoord gegaan met die prognoses. Ze hebben gezegd: wij snappen dat Schiphol dat nodig heeft en daarmee gaan wij akkoord. De cijfers die wij het afgelopen jaar presenteerden, zitten daar ver boven. Ik geef een voorbeeld. Voor de Aalsmeerbaan, waar zij het meeste last van hebben, zijn zij akkoord gegaan met 39.000 starts per jaar. Inmiddels is gebleken dat dit er 64.000 zijn. Dat zijn 25.000 starts meer dan waarmee ze akkoord zijn gegaan. Dit is eigenlijk een totaal andere situatie. Hier komt nog bij dat door de nieuwe startprocedures de geluidbelasting heftiger is in dat gebied. Het aantal landingen is een klein beetje gedaald, maar van landingen merk je dan weer minder door de Continuous Descent Approach, de zogenoemde CDA-daling.

Deze oneerlijke verdeling komt ook doordat de Aalsmeerbaan niet langer een fair share van de toename krijgt, maar een zwaarder deel. 40% van de totale groei van het aantal vluchten gaat naar de Aalsmeerbaan en 50% van de groei van het aantal starts gaat ook naar de Aalsmeerbaan. De kernen Aalsmeer en Uithoorn geven aan dat ze staan voor de handtekening die ze destijds hebben gezet: "Ja, ook wij willen daar niet onderuit. Wij zien ook het belang van Schiphol." Maar ze verwachten dan wel dat Schiphol en het ministerie zich ook aan die afspraken houden. Als dat om de een of andere reden niet kan, heeft dat natuurlijk gevolgen.

Ook is iedereen het erover eens dat er preferentieel gevlogen moet worden. Preferentieel wil zeggen dat er verschil tussen banen wordt gemaakt. Over de vraag wat preferentieel vliegen is en de vraag wanneer een vlucht van de ene naar de andere baan gaat, lijken de meningen echter te verschillen. Je hoort in Uithoorn en Aalsmeer een heel andere mening over wat preferentieel vliegen is dan wat we op Schiphol zien gebeuren. Als de A-baan, de preferentiële baan, nog niet vol is, zou je verwachten dat alle vluchten die er nog bij kunnen, via die baan landen of

opstijgen. Je ziet echter dat als een baan vol dreigt te raken, de helft van het aantal vluchten naar een B-baan gaat en de andere helft naar de A-baan. Daardoor komen er alsnog meer vluchten terecht op een niet-preferentiële baan.

Is de Aalsmeer na de Kaagbaan en de Polderbaan ook een preferentiële baan geworden? Dat is eigenlijk de vraag, want als dat zo is, dan is dat een totaal andere werkelijkheid dan de afspraak die in 2010 is gemaakt. Waarom biedt het preferentieel baangebruik hier geen oplossing voor? Waarom gaat het mis en biedt het niet de oplossing die we ervan verwacht hadden? Toegezegd was dat er meer experimenten met het opstijgen zouden worden georganiseerd, bijvoorbeeld routeaanpassingen. Waarom is er niet onderzocht wat daarmee mogelijk was?

De bouwbelemmeringen voor Uithoorn en Aalsmeer zijn groot; in mijn inleiding zei ik er al iets over. De leefbaarheid staat daar natuurlijk wel onder druk doordat er af en toe een pand leeg valt. Net als in andere dorpen en steden komt er wel eens een bedrijfspand, een woning of een school leeg te staan, maar Uithoorn en Aalsmeer mogen op die plekken niets nieuws doen. Het gaat ons er niet om dat je hele nieuwbouwwijken net naast een start- of landingsbaan mag aanleggen, want dat kan natuurlijk niet. We willen niet dat Schiphol nieuwe klagers krijgt. Als er midden in een stad of een dorp een pand leeg valt, wordt dat een lelijke puist. Een gemeente moet daar iets aan kunnen doen en daarom moeten we deze gemeenten het vertrouwen geven dat ze dat fatsoenlijk kunnen oplossen, zonder nieuwe klagers te creëren. Waarom kunnen ze we vertrouwen? We kunnen ze vertrouwen, omdat ze hun handtekening hebben gezet onder het Aldersakkoord.

Het CDA heeft nog enkele andere vragen. Hoe staat het met het overleg met de hele regio over de bouw van woningen? Vooral de transformatie van bestaande bebouwing naar woningbouw zit al langere tijd klem. Dit speelt dus ook buiten Aalsmeer en Uithoorn. Hoe staat het met het doortrekken van de Noord/Zuid-lijn van Schiphol? Dat zou een geweldige opsteker zijn voor de bereikbaarheid van Schiphol. We zagen ook dat D66, D66 Amsterdam welteverstaan, nog eens wil bekijken hoe we dat voor zo min mogelijk geld kunnen doen. Het moet wel doorgaan. Hoe staat de staatssecretaris daartegenover?

De eerste concepten van het LIB, het Luchthavenindelingbesluit, circuleren her en der. We kunnen ons voorstellen dat er hoogtebeperkingen rondom Schiphol worden ingesteld. Hoogbouw bij een vliegveld is niet altijd slim. Ik snap met andere woorden waarom je een flat niet net voor een landingsbaan neerzet. Klopt het ook dat de hoogte van bomen wordt voorgeschreven en dat zelfs de maximumhoogte van masten van zeilschepen binnen het LIB wordt voorgeschreven? Gaat dat niet wat te ver? Daarbij komt dat de Ringvaart van de Haarlemmermeer een onderdeel is van de zogenoemde staandemastroute. Ja, die bestaat. Bij de Staandemastroute gaat het om vaak oude schepen die hun mast niet kunnen laten zakken. In potentie kunnen die zeilschepen erlangs, maar klopt het dat dit volgens deze wetgeving niet meer aan de orde kan zijn? Klopt het dat wij daar dan een break krijgen in de Staandemastroute?

Ik kom op mijn laatste vraag. In het Aldersakkoord is afgesproken dat na 2020 de fiftyfifty- of de 50/50-benadering wordt gehanteerd, waarbij de door de luchtvaartsector bereikte milieuwinst voor 50% aan Schiphol en voor 50% aan de omgeving ten goede komt. Dat is een opmerkelijk fenomeen, dat wij elders nog niet zijn tegengekomen. Wij vinden het eigenlijk hartstikke mooi. Is de staatssecretaris ervoor te porren, zo vragen wij haar, dat zo'n fiftyfifty- of 50/50-benadering ook op andere terreinen wordt toegepast, bijvoorbeeld bij hinder langs wegen?

☐

De heer **Graus** (PVV):
Mijnheer de voorzitter. De wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingsstelsel voor de luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen: ik denk dat de Turken, en ook de Golfstaten, hierom lachen als ze het allemaal zien en horen. Daar groeien de airports namelijk ongekend hard. Wij zullen mogelijk een heel deel van onze hubfunctie dadelijk verliezen aan Turkije en ook aan de Golfstaten. Daar worden ze niet gehinderd en belemmerd, door vrijwel niemand, en krijgen ze alle steun van de Staat. Schiphol en grote jongens zoals de KLM, die een Siamese tweeling vormen samen met Schiphol, gaan het heel moeilijk krijgen in ons land.

Let wel, wij houden ook rekening met omwonenden, zoals iedereen hier het doet. Er is niemand die geen rekening wil houden met omwonenden. Maar wij moeten wel de kerk in het midden laten. Als je op het platteland gaat wonen, weet je gewoon dat je vaker een vlieg in de soep aantreft, en je weet gewoon dat je ontlasting en urine ruikt, want je woont op het platteland, en dat zijn de nadelen daarvan. Zo weet je ook dat je, als je bij een luchthaven gaat wonen, af en toe kerosine ruikt en af en toe een vliegtuig hoort en ziet. Ondanks dat vliegtuigen steeds zuiniger en stiller worden, zal er altijd een bepaalde mate van overlast zijn. Dat heb je overal. Waar je ook gaat wonen, je hebt er een vorm van overlast. De luchthaven Schiphol ligt er al heel lang, dus je weet gewoon dondersgoed dat je dat voor de kiezen krijgt als je daar gaat wonen. Wij moeten wel de kerk in het midden laten. Ik vraag de staatssecretaris dat zij bij alle besluiten zeker rekening houdt met Schiphol als mainport van nationaal belang; de staatssecretaris kennende, zal zij dat ook wel doen. Ik heb het daarbij niet alleen over financiële belangen, ook voor de Staat als aandeelhouder, maar ik heb het ook over sociaal-economische en maatschappelijke belangen. Schiphol vormt samen met KLM de grootste particuliere werkgever. Daarover zullen wij nog andere debatten voeren die ik heb aangevraagd en die binnenkort plaatsvinden.

De PVV wil dat Schiphol kan groeien tot een maximumcapaciteit van 600.000 vliegbewegingen, zoals de heer Nijhuis zelf ooit tegen mij aangaf. Nu is er een belemmering bij 510.000, 500.000. Ooit is uit het verschrikkelijke Aldersakkoord — sommige oud-ministers kunnen beter achter de geraniums gaan zitten dan dingen doen die slecht zijn voor ons land — 500.000 vliegbewegingen gekomen. Wat is daarbij het verhaal? Zelfs die 500.000 vliegbewegingen gaan niet gehaald worden als er geen permanent baangebruik komt van 2+2 banen, dat wil zeggen twee start- en landingsbanen; nu is het 1+1-baangebruik, start en landing. Dat zeggen echt deskundigen ter zake; ik zeg dit dus namens hen.

Het rare is: ik heb regelmatig moties ingediend, en die worden gewoon verworpen door de Kamer. De Kamer heeft blijkbaar niet in de gaten dat die moties wel aangenomen moeten worden om wat druk te leggen op de regering. Als

de Kamerleden die deskundigen zouden horen, zouden zij het zien. Zonder het 2+2-baangebruik gaan wij het namelijk niet redden, gaat ook de 500.000 vliegbewegingen het niet redden. Kan de staatssecretaris me zo iets toezeggen? Dan hoef ik niet weer een motie in te dienen. Ik vraag mij wel het volgende af. Stel, ik dien voor de derde keer zo'n motie in en die wordt weer verworpen, hoe gaat de Kamer dan verantwoorden dat ze dat jarenlang gefrustreerd hebben terwijl er een verzoek is dat van de deskundigen komt en niet van het lid Graus van de PVV? Ik vind dat een heel rare zaak.

Ik zou niet te lang door willen gaan.

De **voorzitter**:
Dat zijn mooie woorden, maar er komt nog een interruptie van de heer Monasch.

De heer **Monasch** (PvdA):
Het is altijd heel makkelijk om in elk debat een deskundige aan te roepen. Volgens mij hebben we hier per debat ongeveer dertien tot twintig deskundigen en rapporten die we kunnen aanroepen. Laten we nou eens een deskundige nemen als de president-directeur van Schiphol, de heer Nijhuis. Die zegt: ik kan gewoon prima uit de voeten met de aan de Alderstafel afgesproken groei tot 2020, dat hoeft niet aangepast te worden. Is dat niet de deskundige pur sang die we zouden moeten aanroepen? De baas van Schiphol zegt dat hij hiermee uit de voeten kan.

De heer **Graus** (PVV):
Tijdens het rondetafelgesprek of de hoorzitting, zo u wil, hebben tal van mensen gezegd dat we echt naar 2+2 zal moeten gaan. De heer Nijhuis poldert zelf ook maar wat raak. Hij denkt: dat heb ik dan al binnen. Die wil met iedereen on speaking terms blijven en is niet geheel onafhankelijk. Ik heb me verbaasd hoe Schiphol zich naar mij als Kamerlid afzijdig heeft gehouden rondom dit debat. Daar ben ik echt verbaasd over geweest. Dat heb ik vandaag nog geuit aan een medewerker van Schiphol. Ik moest echt zelf, als Kamerlid, er uittrekken: hoe staan jullie er nou zelf in? Normaal zal Schiphol toch moeten aangeven wat het wil. Je ziet dus dat de heer Nijhuis zelf in de knel zit, mede door dat Aldersakkoord. Maar ik heb onafhankelijke deskundigen gehoord die gezegd hebben wat ik zojuist zei. Dat ga ik niet herhalen.

De heer **Monasch** (PvdA):
Dit land is gezegend met heel veel hoogleraren. We kunnen allemaal een hoogleraar vinden die we vervolgens bestempelen als onafhankelijk deskundige en dan zeggen: dat zegt de onafhankelijk deskundige. Zo hebben we allemaal wat hoogleraren in de achterzak. Tot zover de wetenschap. Waar het hier om gaat, is dat de baas van Schiphol zegt: ik kan hiermee prima uit de voeten. Dan hebben we net ook nog een besluit genomen over Eindhoven. We nemen een besluit over Lelystad, dat vanaf 2018 operationeel wordt. Nogmaals: u kunt wel een deskundige uit uw mouw schudden, maar degene die verantwoordelijk is voor een verantwoord beleid op Schiphol zegt tegen ons, als volksvertegenwoordiging: hier kan ik prima mee uit de voeten. Dat zegt hij in de krant en dat zegt hij in hoorzittingen in de Tweede Kamer, dus laten we ons daar nou gewoon op richten en niet opportuun iemand uit de zak toveren die u dan gelijk zou geven.

De heer **Graus** (PVV):
Nu begint het een beetje raar te worden, want ik ben er niet bij geweest en ik heb evenmin mensen ervoor uitgenodigd. Dat hebben u en uw partij mede gedaan. Mensen die door de Kamer zijn uitgenodigd hebben dat gezegd. Die zijn niet door mij uitgenodigd. Ik vind het dus een beetje een rare zaak. Ik nodig niemand uit. Voorts ben ik niet aanwezig bij die hoorzitting. Ik hoor de heer Monasch nu roepen dat ik dan had moeten komen, maar daar gaat het niet om. Ik vang op wat daar zit. Mijn medewerker en ik hebben natuurlijk wel die hoorzitting gevolgd. Daar wordt tal van punten die ik als motie heb ingediend exact gezegd. Dat zijn mensen die jullie zelf hebben uitgezocht. Dat heb ik niet gedaan. U haalt nu uw eigen deskundigen onderuit. Dat vind ik wel heel grappig. Het is bijna carnavalesk, om in Limburgse termen te blijven.

De **voorzitter**:
Dat zegt mij dan weer niets. De heer Monasch heel kort.

De heer **Monasch** (PvdA):
Ja, tot slot, nogmaals, u bent er niet eens bij en u wilt niet eens accepteren dat degene die verantwoordelijk is voor de tent, die moet zorgen dat er goede cijfers komen, ook voor de Nederlandse staat, zegt: hier kan ik prima mee uit de voeten, vooral omdat jullie als volksvertegenwoordigers vliegtuigbewegingen verplaatsen naar Eindhoven en Lelystad. U zit ergens in een hokje, u laat een beleidsmedewerker meeluisteren en dan zegt u: ik doe er niks mee.

De **voorzitter**:
U bedoelt de heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Ik heb zelf meegeluisterd. Wat de heer Monasch zegt, is grote onzin. In een hoorzitting heb ik er weleens gebruik van gemaakt, als ik geen tijd had om voldoende actoren te horen en ten behoeve van de voorbereiding van een bepaald debat. De luchtvaart behoort al jarenlang tot mijn portefeuille. Ik steek daar, samen met mijn beleidsmedewerker, heel veel werk in. Ik geloof dat ik het enige Kamerlid ben dat een beleidsmedewerker heeft die ook piloot is en die ook uit de luchtvaart komt. Dat kunnen er niet veel zeggen. Wij steken in mijn fractie heel veel in luchtvaart. Maar op zo'n moment, dat ik al die mensen al gehoord en gesproken heb en ik al jarenlang moties heb ingediend naar aanleiding van wat die mensen gezegd hebben, hoef ik daar niet nog een keer als een botsautootje voor spek en bonen te gaan zitten. Ik wist alles al. Wat heeft dat nou voor zin? Ik heb me met andere dingen beziggehouden. Maar ik vind het wel leuk, mijnheer de voorzitter, en het is ook leuk voor de notulisten, dat de Kamer deskundigen uitnodigt die vervolgens hier onderuit worden gehaald, terwijl ik het niet heb gedaan. Dat vind ik wel heel grappig.

De **voorzitter**:
U continueert.

De heer **Graus** (PVV):
Nou, eigenlijk wilde ik al een beetje gaan afronden, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**:
Dat is ook goed.

De heer **Graus** (PVV):
Zoals ik zojuist al zei, moet Schiphol kunnen groeien tot die maximumcapaciteit van 600.000 vliegbewegingen. Schiphol moet tot de wereldtop behoren en blijven behoren en concurrentieresistent blijven tegen de toenemende groei van airports binnen de Golfstaten en in Turkije, die dreigen de hubfunctie van Schiphol af te pakken. Op die andere plekken gelden deze onzinregels namelijk niet. Daar hebben ze niks met deze onzin te maken. Ik krijg hier graag een reactie op.

Er is een motie van mij aangenomen over een luchtvaartvisie en een luchtvaartplan die concurrentieresistent en toekomstbestendig zijn. Hoe staat het daarmee? Die motie is door vrijwel alle partijen gesteund. Ik hoor graag hoe het ermee staat, want ook dat is van belang.

Ik neigde ernaar om tegen te gaan stemmen. Die neiging had ik. Maar na gesprekken met de diverse actoren, de direct betrokkenen, zal mijn fractie toch mogelijk, als second best, neigen om voor te stemmen. Ik zal een en ander uiteraard in mijn fractie bespreken, aanstaande dinsdag. Ik zal mijn fractie adviseren om voor te stemmen, omdat deze wijziging van de Wet luchtvaart het mede mogelijk maakt dat er stappen worden gezet in de richting van het luchthavenverkeerbesluit. Kan de staatssecretaris daar al iets over zeggen? Klopt het dat het een voorhangprocedure wordt voor de Kamer, dus dat de Kamer voorhang krijgt en dan eventuele nadelen voor Schiphol nog eruit kan fietsen? Als ik daar een toezegging over kan krijgen, ben ik de staatssecretaris zeer erkentelijk.

De **voorzitter**:
Dit was uw termijn?

De heer **Graus** (PVV):
Vooralsnog wel.

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik ben benieuwd waar de heer Graus zijn grens van 600.000 vandaan haalt. Volgens de cijfers moet het namelijk door naar 850.000. Ik hoor graag of de heer Graus ook door wil tot 850.000.

Waarom hoor ik de heer Graus in dit hele debat niet over Henk en Ingrid, die prettig willen wonen in Hoofddorp en Almere, maar die daar zullen worden blootgesteld aan allerlei fijnstof als we alles ongeremd zijn gang laten gaan? Ik ben ook voor verantwoorde groei, maar als ik de heer Graus beluister, zegt hij: al die regels aan de kant, laten ze maar astma krijgen, laten ze het maar benauwd krijgen, laten ze maar geluidshinder ondervinden. Doen Henk en Ingrid opeens niet meer mee of heeft de heer Graus voor hen ook nog een beetje verantwoord verhaal?

De heer **Graus** (PVV):
Volgens mij is de heer Monasch zojuist een gevulde koek gaan halen, want ik ben over dat onderwerp begonnen. Ik begon mijn verhaal met te zeggen dat ik ervan uitga dat de staatssecretaris het beste voor heeft met de omwonenden. Ik heb haar daarbij aangekeken, ik had zelfs oogcontact met haar. Ik heb alleen ook gezegd dat op het moment dat je in de buurt van Schiphol woont, je altijd kerosine zult ruiken en altijd vliegtuigen zult horen, hoe stil en zuinig ze ook worden. Wij willen ons inzetten, zowel voor Henk en Ingrid als ook voor Fatima en Ahmed, dat maakt niet uit. Dat is het eerste wat ik heb gevraagd. Het allereerste.

De **voorzitter**:
Heel goed.

De heer **Graus** (PVV):
Nee, voorzitter, er is mij nog een vraag gesteld. Hij vroeg waar ik die 600.000 vliegbewegingen vandaan haal. Dat komt van de heer Nijhuis, de grote man van Schiphol. Inmiddels is er mogelijk een halfjaar of een jaar overheen gegaan, maar hij heeft zelf gezegd dat 600.000 vliegbewegingen zo'n beetje de maximumcapaciteit is. Dat heb ik gewoon echt van de bron: Nijhuis.

De heer **Monasch** (PvdA):
Het wordt steeds interessanter.

De heer **Graus** (PVV):
En die noemde u net een deskundige!

De **voorzitter**:
Nee, de heer Monasch is nu aan het woord.

De heer **Monasch** (PvdA):
Het wordt steeds interessanter. Bij 500.000 vliegbewegingen tot 2020 is de heer Nijhuis geen deskundige, weet hij er niks van en zijn er andere, onafhankelijke deskundigen. Maar bij 600.000 tovert Graus opeens iets anders uit zijn hoed, en is Nijhuis de deskundige.

Maar mijn vraag is als volgt. U zei net: weg met al die onzinregels. Maar die regels bepalen nou net dat we moeten oppassen met fijnstof en geluidsoverlast. Dus wat is het nou: weg met al die regels of komt u ook op voor de belangen van al die mensen daar, tot wie gelukkig wat u betreft nu ook Fatima en Ahmed behoren?

De heer **Graus** (PVV):
Ik heb geen ministerie met honderden ambtenaren. Ik heb daarom heel veel dingen op het bordje van de staatssecretaris gelegd. Ik ken haar en ik weet dat zij dat goed in de gaten houdt. Daar ben ik mijn betoog mee begonnen. Wat ik niet netjes vind van de heer Monásch, of Mónasch, moet ik zeggen …

De heer **Monasch** (PvdA):
Het mag allebei.

De heer **Graus** (PVV):
Wat ik niet netjes vind van de heer Mónasch is het volgende. Hij oppert hier dat Nijhuis de deskundige is en ik zeg dat er ook hoogleraren zijn zoals die in het rondetafelgesprek. Ik heb de heer Nijhuis altijd neergezet als de grote man van Schiphol, de directeur van Schiphol. Ik heb hem echter nooit als deskundige opgevoerd. Dat hebt u gedaan. Als hij zegt dat 600.000 de maximumcapaciteit is van Schiphol, zeg ik dat hier gewoon. U vraagt waar ik dat vandaan heb. Dan zeg ik dus: de bron Nijhuis. Maar u komt plotseling met dat "deskundige". U roept zelf iets en dan legt u dat vervolgens bij mij op het bordje. Maar u kwam daar toch mee? Niet ik.

De **voorzitter**:
De heer Monasch komt daarmee, bedoelt u. Ik geef de heer Monasch ter afronding nog het woord.

De heer **Monasch** (PvdA):
Het daast mij. Er zijn misschien ook nog wel onafhankelijke deskundigen die het getal 700.000 noemen, maar die tellen dan weer niet mee. Wat u doet is raar en u zou iets consistenter moeten zijn. U kunt niet eerst de baas van Schiphol wegzetten, omdat u andere, onafhankelijke deskundigen hebt, en hem vervolgens bij de volgende norm wel als specialist aanhalen. Waar het echter om gaat — en dat is veel belangrijker — is dat u niet kunt zeggen ...

De **voorzitter**:
De heer Graus kan dat niet zeggen.

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik zeg het tegen de heer Graus via u, voorzitter.

De heer **Graus** (PVV):
Het is Gra-uz. Ik heb Spaanse voorouders. Hij germaniseert het tot Graus, maar het is Gra-uz. Je moet het op zijn Spaans uitspreken. We heten Mónasch en Gra-uz.

De heer **Monasch** (PvdA):
Het is Monásch, maar Mónasch vind ik ook prima.

Mijnheer Gra-uz, moet u luisteren. U zegt: ga maar vliegen, ga maar vliegen, ga maar vliegen en weg met al die regels. Daarna bent u echter ineens heel bezorgd en legt u die zorgen op het bordje van de staatssecretaris. Het is van tweeën één. Wees nou even sportief. U kunt niet alles hebben.

De heer **Graus** (PVV):
Dat klopt. Maar het grappige is dat ik heb uitgelegd waarom de heer Nijhuis juist moeilijk zit met die 500.000 vliegbewegingen. Hij poldert zich ook een ei uit, zoals wij dat in het zuiden zeggen, vanwege het feit dat hij het goed moet doen en dat hij ook second best gaat handelen. Dat heb ik gezegd. Hij heeft echter ook aangegeven — dat is feitelijk zo — dat Schiphol op dit moment maximaal 600.000 vliegbewegingen aan zou kunnen. Dat zei hij in ieder geval een halfjaar of een jaar geleden. Dat heb ik enkel gezegd. Ik heb enkel geciteerd.

De **voorzitter**:
U hebt uzelf dus geciteerd.

De heer **Graus** (PVV):
Nee, ik heb de heer Nijhuis geciteerd.

De **voorzitter**:
Oké, heel goed. We gaan luisteren naar mevrouw Visser. Dank voor uw bijdrage.

De heer **Graus** (PVV):
Een gezegende avond, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**:
U gaat toch nog niet weg?

De heer **Graus** (PVV):
Nee, ik zit daar nog, voorlopig.

De **voorzitter**:
Oké.

☐

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. Om te beginnen heb ik een punt van orde. De heer Van Helvert en ik hebben geleerd dat je hier geen namen van personen mag gebruiken, zoals de heer A. van de Alderstafel. Zojuist is echter de naam van de heer Nijhuis van Schiphol veelvuldig gebruikt. Misschien kunt u daar nog op ingaan.

Voordat ik verderga, wil ik mevrouw Belhaj nog welkom heten in deze Kamer en haar feliciteren met haar maidenspeech. Zoals mijn collega's ook al zeiden was het een duidelijk en persoonlijk verhaal, uit Harderwijk, maar was het ook op de inhoud. Ik zie daarom ook uit naar onze samenwerking binnen deze commissie. Daarin zullen we nog veelvuldig inhoudelijk met elkaar debatteren.

Ik wil het nu gaan hebben over het wetsvoorstel zelf. Deze wet komt eigenlijk op een heel raar moment. Ik heb namelijk in de afgelopen periode gesproken met mensen die direct of indirect bij Schiphol betrokken waren, zoals met mensen van Schiphol zelf, met inwoners van bijvoorbeeld Amstelveen, met gemeentebesturen uit Haarlemmermeer, met bewoners, met bedrijven en met Luchtverkeersleiding Nederland, en iedereen zegt: alsjeblieft, neem die wet aan. Wij hebben in Nederland op dit moment een soort gedoogsituatie: Schiphol vliegt conform deze methodiek, maar we hebben het nog niet officieel vastgesteld. Daarom begint iedereen een beetje zenuwachtig te worden en te vragen of dit alsjeblieft vastgesteld kan worden, zodat we samen verder kunnen naar de toekomst. Het is een goedgekeurd, politiek gedoogbeleid.

Voor de intimi die de discussie rondom Schiphol kennen, zeg ik dat we nu eindelijk officieel afstappen van de emmertjes en overgaan op het systeem van preferentieel baangebruik. Dat zijn moeilijke woorden die heel technisch

klinken, maar simpelweg inhouden dat we gaan bekijken hoe we de banen van Schiphol optimaal kunnen inzetten om zo min mogelijk geluidshinder te realiseren. Dat klinkt als een prachtige doelstelling. In de cijfers van afgelopen jaar en ook in de gebruikersprognoses voor 2016 zie je dat Schiphol ver onder de norm zit van alle te realiseren doelstellingen met betrekking tot geluidshinder. Daardoor hebben inwoners minder last en kan Schiphol, conform de afspraken, verder groeien. Dat is ook hard nodig, want Schiphol is meer dan een staatsdeelneming.

Schiphol maakt al 100 jaar deel uit van ons bestaan. In het kader van de groei van onze welvaart is dit wat ons betreft onomstreden. Een kleine 300.000 mannen en vrouwen verdienen er direct en indirect hun salaris mee. Het is uniek dat we met zo'n klein achterland van 17 miljoen mensen een luchthaven uit de grond hebben weten te stampen met ruim 300 bestemmingen. In onderzoeken wordt ook aangetoond dat iedere nieuwe internationale bestemming leidt tot meer vestigingen van hoofdkantoren in ons land. Dat betekent ook weer hoogwaardige werkgelegenheid. Schiphol plus de passagiers die daarvan gebruik maken — dat waren er afgelopen jaar 58 miljoen — en het gemak dat we daarvan hebben, tonen aan dat Schiphol niet alleen een zwaar economische betekenis heeft, maar ook een maatschappelijke. Gelukkig heeft de Kamer dat ook eerder bekrachtigd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het als mainport aangeduid. We zijn er hier in de Kamer erg trots op.

De kracht zit ook in het opgebouwde model. De thuisluchtvaartmaatschappijen — dat zijn de "homecarriers" zoals ze zo mooi in het Engels genoemd worden — KLM en Schiphol hebben de afgelopen 100 jaar de samenwerking op een goede manier vormgegeven en zijn daarmee tot grote hoogte gekomen. Dat model, dat ook weer in goed Engels "hub and spoke"-model heet — ik heb even geen vervangende term — is inmiddels een veel gekopieerd model. In de Golfstaten, zoals de heer Graus in zijn betoog al zei, maar ook in Turkije wordt het op die manier uit de grond gestampt. Ik weet niet of de staatssecretaris het interview met de topman van Turkish Airlines drie weken geleden in de NRC heeft gelezen, maar daarin stond het letterlijke citaat: "We groeien, met dank aan God en de regering." Nu wil ik hier niet over het geloof praten, maar wel over de regering. Dit toont wel aan hoe daar wordt omgegaan met luchtvaartbeleid en wat het belang van de luchtvaartsector is. Daar heeft de regering er nadrukkelijk voor gekozen om de luchtvaart te ondersteunen. De vraag is of dat op een eerlijke manier gebeurt. Daarover hebben wij hier in de Kamer meerdere malen debatten gevoerd en mondelinge en schriftelijke vragen gesteld. Wij hebben recent in Het Financieele Dagblad kunnen lezen dat er inmiddels een onderzoek van SEO (Stichting Economisch Onderzoek) ligt dat hierop ingaat. Daaruit blijkt dat er geen oneerlijke concurrentie is, maar wij hebben die brief en het rapport zelf nog niet mogen ontvangen. Ik denk dat het wel heel belangrijk is om hierover snel duidelijkheid te geven, want dit element blijft terugkeren. Als een topman "met dank aan God en de regering" zegt, begin ik mij toch wel een beetje zorgen te maken.

Dit betekent dat je dus niet stil kunt zitten, want andere partijen en landen hebben dit model gekopieerd. Wij vieren dit jaar het 100-jarig bestaan van Schiphol, maar de VVD wil ook de komende 100 jaar graag het bestaan van Schiphol vieren, en wel op een manier die bijdraagt aan onze welvaart. Wij moeten de luchthaven met de kleinst mogelijke oppervlakte van alle grote luchthavens ter wereld weten uit te bouwen. Dat doen we niet door in te zetten op groot, groter, grootst, want dat gaat ons in dit kleine kikkerlandje echt niet lukken en bovendien ligt Schiphol midden in de metropoolregio Amsterdam, waar iedereen ook graag wil wonen. Wij doen dat wel door het proces zo snel mogelijk slim in te richten. Het is met name aan Schiphol om daaraan vorm en inhoud te geven en om te definiëren welke wet- en regelgeving van ons als overheid nodig is om dit vorm te geven.

Dit zijn allemaal mooie woorden, maar ik kom nu op het wetsvoorstel zelf. Iedereen zei dat wij door moeten en dat onderschrijft de VVD. Wij willen Schiphol niet op slot zetten. Wij hebben wel een beetje moeite met het wetsvoorstel. Ik herken in de woorden van de heer Graus wel de manier waarop wij als VVD-fractie met dit wetsvoorstel hebben geworsteld. Dit wetsvoorstel stamt eigenlijk uit 2008, met alle goede bedoelingen van dien. Alle posities waren destijds ingenomen en men gunde elkaar het licht in de ogen niet, maar we moesten eruit komen. De heer A. van de Alderstafel heeft de opdracht gekregen om dat te realiseren, maar hij heeft dat gedaan met een groeimodel waarvan wij nu al jaar op jaar moeten constateren dat het niet adequaat is. Ik verwijs ook naar de recente toekomstscenario's van het Centraal Planbureau, die laten zien wat de luchtvaartsector ook in een scenario van lage economische groei gaat doen en hoe groot die groei zal zijn. Wij zien nu al dat die groei ontzettend toeneemt, met meer dan waarmee Alders in al zijn berekeningen en voorspellingen rekening heeft gehouden.

Wij leven nu in het jaar 2016 en zien dat Schiphol en alle partijen er belang aan hechten om dit wetsvoorstel vast te stellen. Vriend en vijand beamen namelijk dat dit beter werkt, met uitzondering van Uithoorn en Aalsmeer. Herkent de staatssecretaris die kritiek? Ik hoor daarin heel erg de boodschap: wij ervaren wel de lasten, maar hebben op geen enkele manier de lusten. Erkent de staatssecretaris dat? Kunnen de lusten en lasten voor Aalsmeer en Uithoorn op zo'n manier worden vormgegeven dat ze iets meer het gevoel hebben dat ze ook in de lusten en niet alleen in de lasten kunnen delen?

Sinds 2008 is de luchtvaartsector ontzettend veranderd. Wij hebben de opkomst van de lowcostcarriers gezien, de easyJets en de Ryanairs van deze wereld. Wij hebben de nieuwe hubs, de Golfstaten en Istanboel, dat de grootste luchthaven van Europa wordt. Wij hebben ook de toekomstverkenning. Mensen willen graag reizen — een teken van welvaart — en nemen dus ook vaak het vliegtuig. Wat betekent dat? Het CPB waarschuwt in zijn toekomstscenario's voor de hubfunctie van Schiphol, als we op deze manier doorgaan en niet bereid zijn om na te denken over een ander model. Hoe ziet de staatssecretaris dat? Herkent zij dat dilemma? Wat betekent dit volgens haar voor de al gemaakte afspraken? Het huidige wetsvoorstel biedt in onze ogen dan ook geen toekomstige oplossing, als wij de mainportfunctie van Schiphol willen vasthouden en in de toekomst willen uitbouwen. Het formaliseert de huidige praktijk, maar biedt geen opening voor de toekomst. Officieel gaat dit wetsvoorstel daar ook niet over, want dit gaat over het aantal vliegbewegingen, de geluidshinder en de manier waarop wij daarmee willen omgaan, terwijl die toekomst in het Luchthavenindelingbesluit en het Luchthavenverkeerbesluit moet worden geregeld; ik moest de

namen even noteren. Kan de staatssecretaris beamen dat dat eerst aan de Kamer wordt voorgelegd en dat dat in samenhang gebeurt met de mainportagenda dit ook dit jaar komt? Wat ons betreft moeten we in de Kamer de discussie voeren over de vraag wat we nu willen met Schiphol, welke groei we willen faciliteren en onder welke condities en wat dat betekent. Kan de staatssecretaris ingaan op de planning en de vraag of die op deze wijze wordt vormgegeven?

Ik heb nog een aantal inhoudelijke punten. Een van de principes is dat Schiphol tot 2020 volgens de Alderstafel mag groeien tot 500.000 vliegbewegingen en dat daarna de fiftyfiftyverdeling wordt toegepast, wat betekent dat de gewonnen milieuruimte wordt verdeeld over de luchthaven en de omgeving. Op een aantal punten in dit dossier ontstaat wat ruis. Ik wil graag dit debat gebruiken om die ruis weg te nemen. Een van die punten is de fiftyfiftyverdeling na 2020. Als we kijken naar de huidige resultaten van Schiphol ten aanzien van de geluidsruimte, zien wij dat de geluidsdoelstellingen ieder jaar ruimschoots worden gehaald. Betekent dit dat Schiphol vanaf 2020, als het aan die 500.000 vliegbewegingen komt, direct ruimte heeft om door te groeien of begint men dan eigenlijk opnieuw en wordt men niet beloond voor alle inspanningen die zijn verricht? Een van de doelstellingen was dat men de geluidshinder met 5% moest terugdringen en men zit nu ruimschoots op 12%. We zien dus dat de inspanningen vanuit de sector hebben geleid tot geluidsreductie. Dat is hartstikke goed. Wordt men hier ook na 2020 voor beloond of moeten we weer beginnen met emmertjes vullen en die gaan meten? Kan de staatssecretaris daarop ingaan?

Een ander punt — de heer Van Helvert heeft het al genoemd en we hebben het er ook in eerdere debatten over gehad — heeft te maken met het nieuwe Luchthavenindelingbesluit. We hebben de rare situatie dat bijvoorbeeld de gemeente Amstelveen een leegstaand kantoorpand heeft. Het is vaak genoemd hier in de Kamer, namelijk dat van KPMG. De gemeente wil daar graag studentenwoningen bouwen, ook in het kader van de transformatie, maar komt er gewoon op dit moment niet door. Beleggers en investeerders staan klaar, iedereen wil, maar op de een of andere manier gaat dat niet door. Ook kleinschaligere projecten in bijvoorbeeld Aalsmeer en Amstelveen lopen komen gewoon niet van de grond. Kan de staatssecretaris ingaan op wat er mogelijk is op korte termijn? Ik realiseer me heel erg goed dat de bredere discussie in het kader SMASH — sorry voorzitter, het zijn allemaal afkortingen — dus de geluidswet, plaatsvindt.

Wat kan er op korte termijn wel? We zien immers dat de druk op de woningmarkt juist in deze omgeving steeds meer toeneemt. Hoe kunnen we op korte termijn woningbouw realiseren? Welke regels gelden er? Kunnen we die gemeenten helpen? Daarbij zet ik vanuit de VVD wel de kanttekening dat dat nooit kan betekenen dat de luchtvaartsector wordt bestraft met nog strengere normen. Die zaken moeten met elkaar in evenwicht worden gebracht. Als gemeenten graag meer woningen willen bouwen, moeten mensen zich realiseren dat zij inderdaad in een luchthavenomgeving wonen en dat zij daar overlast van kunnen ervaren. Dat is belangrijk punt, ook voor die transformatie.

Ik wil nu ingaan op een ander punt uit dit wetsvoorstel. In dit wetsvoorstel gaat het ook over het vierdebaangebruik, en überhaupt over het baangebruik en preferentieel baangebruik. Ik vergelijk het maar even met het wegverkeer. We hebben een aantal wegen en we hebben ook wat spitsstroken. Die spitsstroken zet je open als het volloopt. Op Schiphol doen we dat echter niet. Op Schiphol hebben we een vierde baan en voor het geval het allemaal volloopt, hebben met elkaar heel strenge regels afgesproken. Men moet hele papieren invullen om daar gebruik van te kunnen maken, terwijl die vliegtuigen in de lucht blijven vliegen. Daar ontstaat dan eigenlijk een file — dat lijkt me ook niet erg goed voor zowel de verkeersveiligheid als het milieu — terwijl die baan er gewoon ligt.

Ik begin hierover omdat de doelstelling van deze wet was ervoor zorgen dat slim wordt omgegaan met het gebruik en zorgen voor reductie van geluidhinder. Wat we zien in de uitwerking van de wet en ook bij de Alderstafel is dat men niet op dat doel zit, maar op de middelen. Men gaat afspraken maken over baangebruik en over nachtvluchten, terwijl het moet gaan over de vraag op welke manier ervoor kan worden gezorgd dat die geluidhinder wordt verminderd en dat Schiphol zo optimaal mogelijk gebruik kan maken van de ruimte. Ik vraag de staatssecretaris of zij de signalen herkent dat er mogelijk dit jaar al een probleem komt met het vierdebaangebruik, bij 470.000 vliegbewegingen, wat dat betekent voor de eventuele doorgroei naar 500.000 vliegbewegingen en of zij bereid is om, als daar problemen ontstaan, met partijen te bekijken wat daar mogelijk is, vanuit het kader dat die geluidhinder naar beneden wordt gebracht. Volgens mij is die bereidheid er en kan het, maar verhinderen de rigide toepassing van het vierdebaangebruik en het feit dat we het middel centraal hebben gesteld een optimaal gebruik van Schiphol. We zetten gewoon de spitsstrook niet open, waardoor vervolgens alles vastloopt. Dat geldt niet alleen voor de periode voor 2020, maar ook voor de periode na 2020, als wij die 500.000 vliegbewegingen hebben gerealiseerd.

Dan kom ik op het laatste punt, te weten de Omgevingsraad Schiphol, zoals die op basis van het wetsvoorstel officieel zal gaan heten. De Omgevingsraad functioneert in de praktijk eigenlijk al. Die is ook al in de wet opgenomen, maar de staatssecretaris weet ook dat de VVD-fractie meermalen zeer kritische geluiden heeft geuit over het totaal ondemocratisch gehalte van de Alderstafel en het bestuurlijke moeras waarin wij verzand zijn geraakt. In 2008 — ik begon er mijn betoog mee — moesten wij hiermee wel van start gaan, maar inmiddels bekruipt de VVD-fractie het gevoel dat voor alles wat van de Alderstafel komt, geldt dat de Kamer alleen nog maar bij het kruisje kan tekenen. Zodra wij vinden dat het anders moet, krijgen wij terug: dit is aan de Alderstafel besloten en wij gaan niet terug naar de Alderstafel, want dan ontstaat er vertraging of krijgen wij met andere zaken te maken. Dat kan niet.

Wij vinden dat in deze Kamer het politieke debat moet plaatsvinden. In de Kamer kunnen wij over bepaalde zaken van mening verschillen, maar hier moeten de kaders worden vastgelegd. Hier moet het gaan over het aantal vliegbewegingen en de doelstellingen op het vlak van de geluidshinder. Dat mag niet aan de Alderstafel worden bepaald. Het kan niet zo zijn dat wij geconfronteerd worden met uitkomsten waarna wij vervolgens alleen maar bij het kruisje kunnen tekenen en alles wat wij nog willen veranderen gewoon niet meer mogelijk is, omdat het moeilijk, moeilijk, moeilijk is en omdat dan iedereen terug moet naar de Alderstafel, terwijl niemand dat wil. Om die reden hebben wij een amendement ingediend om dit expliciet in de wet op te nemen. Het is goed om met elkaar te overleggen,

want wij in de Kamer zijn niet de experts die kunnen zeggen hoe een en ander precies gerealiseerd kan worden. De Kamer moet echter wel de politieke uitgangspunten en de politieke kaders vastleggen waarbinnen de Omgevingsraad vervolgens aan de slag kan gaan, zodat de mensen ons daarop kunnen aanspreken. Als men het niet eens is met de VVD, de PVV of D66, kan men dat laten weten bij de stembus en dan is het heel duidelijk, maar dat kan niet bij de Alderstafel. Graag vernemen wij op dit punt een reactie van de staatssecretaris. Zoals gezegd hebben wij een amendement ingediend waarin wordt geregeld dat de in de wet opgenomen Omgevingsraad Schiphol zal worden geëvalueerd, want die wordt nu op een andere manier ingezet.

In het wetsvoorstel staat dat men de omgevingsraad een balans wil meegeven, opdat het niet alleen gaat over het milieu of alleen over de economie. Ik wil de staatssecretaris het volgende meegeven. Wij hebben hier een rondetafelgesprek gehad waarbij de vertegenwoordiger van de Omgevingsraad Schiphol aanwezig was. Als de Omgevingsraad moet gaan over netwerkkwaliteit, dan moet de Omgevingsraad zich ook echt beperken tot de advisering daarover. Persoonlijke drijfveren, bijvoorbeeld de bescherming van KLM, mogen daarbij geen rol spelen. Daar mag je van alles van vinden, maar dat mag niet leidend worden in het bepalen van de wijze waarop de Omgevingsraad zich opstelt. Ik noem dit voorbeeld omdat de vertegenwoordiger van de Omgevingsraad er in het rondetafelgesprek in feite voor pleitte dat Schiphol niet meer ruimte moest geven aan andere partijen dan KLM. Dat mag iemand persoonlijk vinden, maar ik vind dat een vertegenwoordiger van de ORS, die ook moet adviseren over de netwerkkwaliteit, zich daar niet over mag uitlaten. De discussie over de wijze waarop wij Schiphol in het kader van het beleid rond de netwerkkwaliteit willen vormgeven, vind ik per definitie een politieke discussie. Vandaar dat wij dit element hebben vastgelegd in een amendement.

Volgens mij ben ik inmiddels door mijn tijd heen.

De **voorzitter**:
40 seconden om precies te zijn.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Bedankt.

☐

De heer **Monasch** (PvdA):
Voorzitter. Ik begin met het feliciteren van mevrouw Belhaj met haar maidenspeech. Ik vond het een indrukwekkende maidenspeech, waar velen, ongeacht van welke partij, heel veel wijsheid uit kunnen halen. Wij hebben elkaar al welkom geheten, maar ik feliciteer mevrouw Belhaj nu ook met deze indrukwekkende maidenspeech.

Het oude normen- en handhavingsstelsel was gedateerd en onnavolgbaar voor belanghebbende partijen en zelfs voor experts. Daarom is er aan de Alderstafel, de overlegtafel van alle betrokken partijen — Schiphol, omwonenden, KLM en ga maar door — besloten om te komen tot een nieuw stelsel. Ik zeg de heer Van Helvert na dat het knap werk is. Het is goed dat iedereen uiteindelijk zijn verantwoordelijkheid heeft genomen en met dit advies is gekomen.

Men heeft er lang over gedaan. Natuurlijk gaat het om niet niets. Vanaf 2010 is er al geëxperimenteerd met het nieuwe stelsel. De heer Alders heeft in 2013 een positief advies uitgebracht over dit stelsel en daarom is deze wetswijziging — afgelopen twee jaar is ermee geëxperimenteerd en is er al mee gewerkt — de laatste stap in het proces. Het legt een bestaande praktijk vast. Dan kun je zeggen dat het sneller moet, maar een wijs spreekwoord zegt: alleen ga je sneller, maar samen kom je verder. Er zijn veel luchthavens waar de protesten voortdurend doorgaan, waar de luchthaven vaak zelf niet bij gebaat is. Kijk naar Frankfurt. Soms kan het verstandig zijn om even een stapje terug te doen. Ik ben zelf ook een groot voorstander van voortvarendheid, maar wij moeten in een heel complexe omgeving wel nog heel lang met elkaar verder.

Voor de Nederlandse economie is het van belang dat wij onze rol als handelsknooppunt in Europa handhaven. Een aantal van ons was afgelopen vrijdag op Schiphol om het onderdeel van de vrachtluchtvaart te bekijken. Dat handhaven moet onder andere gebeuren door de positie van Schiphol te verstevigen. De belangen van de mainport zijn groot. Er zijn meer dan 280.000 banen bij betrokken. Tegelijkertijd moet er gekeken worden naar de omwonenden, hun gezondheid en de geluidshinder die zij ervaren rond Schiphol. Daar is dat evenwicht. Daarom kun je niet zomaar regels aan de kant schuiven. Daarom is het van belang om een stelsel te ontwikkelen dat aan beide belangen tegemoetkomt.

De wetswijziging is een laatste stap in een nieuw stelsel. Dat legt een nieuw fundament voor groei, die door zal blijven gaan, volgens sommigen naar 600.000, volgens anderen naar 837.000. Je kiest je eigen onafhankelijke deskundige maar uit. Dit stelsel is tot stand gekomen door veelvuldig overleg. Wij hebben dit uitvoerig met elkaar besproken in de hele schriftelijke voorbereiding. Voor de mensen die thuis meekijken; hier is al een heel lange discussie aan voorafgegaan. Toch hebben wij nog een aantal vragen, die vanzelfsprekend overeenkomen met een aantal vragen van mijn collega's. Om een aantal Kamerleden die hongerig uitkijken naar de dinerpauze en u, voorzitter, een plezier te doen zal ik daar op een aantal momenten naar verwijzen.

Mijn eerste vraag aan de staatssecretaris gaat over de belangen van de bewoners van Aalsmeer en Uithoorn in relatie tot het toenemend gebruik van de Aalsmeerbaan. Dat hebben velen hier genoemd. Hoe kijkt de staatssecretaris tegen de kritiek aan? Is zij bereid om dit de komende jaren in de evaluaties mee te nemen en, zo ja, hoe? Mijn tweede vraag is welke positieve effecten de internationale CO_2-afspraken waar de staatssecretaris gisteren al naar verwees, zullen hebben op het kader dat wij vandaag met elkaar bespreken. Mijn derde vraag is hoe binnen de ORS de gezondheid is gewaarborgd via het RIVM dan wel andere deskundigen? Het fijnstofprobleem, om maar eens een onderdeel te noemen, moet immers voortdurend onze aandacht hebben. Hoe zijn die belangen en afwegingen in deze wet geborgd?

Een aantal zaken zal zeker terugkomen bij de mainportagenda Schiphol. Die verwacht ik binnen anderhalve maand verder te bespreken. Ik meen mij te herinneren dat die in de loop van maart hiernaartoe zou komen. Anderen gingen daar terecht ook op in. Wat is op dit moment de stand van zaken met de woningbouw? Daar wringt het wat. Waar liggen op korte termijn mogelijkheden? Daar zijn veel discus-

sies over. Mijn VVD-collega noemde dat ook al de SMASH-discussies. Waar zijn op korte termijn kleine plots, stukken land, beschikbaar dan wel waar zijn transformaties mogelijk om aan de grote woningbouwbehoefte tegemoet te komen zonder dat allerlei andere belangen te veel geschaad worden? Ik mag aannemen dat het kabinet straks in de mainportagenda ook met een visie komt op de langetermijnontwikkeling van de woningbouw, maar ik krijg daar straks graag nog een bevestiging van de staatssecretaris.

Wij moeten goed naar de groeiprognoses kijken, niet alleen tot 2020 maar ook daarna, zo zeg ik ook tegen de heer Graus, in alle serieusheid. Is de staatssecretaris bereid om in de discussie over de mainportagenda ook verder te kijken? Wij kunnen namelijk wel zeggen: bij 600.000. Maar het CPB zegt: het gaat naar 837.000. De directeur van Schiphol zegt dat daar grenzen aan zijn. Moet de discussie niet verlegd worden? Waarom breiden wij Lelystad niet uit? Kan het allemaal wel op Schiphol? Moeten wij behalve het toeristenverkeer ook andere functies verplaatsen of moeten wij nog verder kijken? Ik ben zeer benieuwd hoe de staatssecretaris aankijkt tegen de capaciteitsgroei. Ik kan mij voorstellen dat zij de antwoorden vanavond niet heeft, maar dan hoor ik graag dat wij daar in de mainportagenda absoluut met elkaar over doorspreken.

Ik gooi het hoge woord er hier maar ook gewoon uit: wij hebben in het verleden heel vaak gesproken over een tweede nationale luchthaven. Dat is allemaal afgeketst, maar als wij willen blijven groeien, als het een belangrijke plek moet hebben en als de perspectieven zeggen dat er enorm veel groei is, vind ik ook dat wij er opnieuw naar moeten kijken. Dan moeten we ons afvragen hoe we in het bredere verband kijken naar de vliegvelden Eindhoven en Lelystad, waarvan we hebben gezegd dat ze buitengewoon belangrijk zijn om aan de verdere capaciteitsverdeling op Schiphol tegemoet te komen. Laat er, zo zeg ik ook tegen anderen met wie ik net heb gedebatteerd, namelijk geen misverstand over zijn: de belangen van Schiphol zijn cruciaal, maar als je echt tot aan je grenzen bent gegroeid, moet je je afvragen hoe je in de toekomst verder wilt gaan. We willen immers niet dat de bv Nederland op slot gaat. Daarop moeten we met elkaar een antwoord zien te vinden.

De **voorzitter**:
De heer Monasch was de laatste spreker van de zijde van de Kamer in eerste termijn. Om 20.45 uur gaan we luisteren naar de antwoorden van de staatssecretaris.

De vergadering wordt van 20.00 uur tot 20.47 uur geschorst.

☐

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Voordat ik de blokken afloop, dank ik mevrouw Belhaj voor haar maidenspeech en complimenteer ik haar met haar bijdrage. Die was niet alleen zeer bevlogen maar ook zeer inhoudelijk. Ik denk dan ook dat het een genoegen zal zijn om met haar het debat te voeren.

Om te beginnen zal ik in algemene zin een paar woorden wijden aan het wetsvoorstel. Daarna zal ik ingaan op het belangrijke thema van de lokale bescherming; dat is door verschillende leden naar voren gebracht. Daarbij zal ik specifiek ingaan op de situatie in onder andere Aalsmeer. Vervolgens zal ik de handhaving door onze ILT en de positie van de Omgevingsraad Schiphol naar voren brengen. Ook hebben diverse leden belangrijke vragen gesteld over de toekomstbestendigheid van het stelsel. Vervolgens komt het blok ruimte voor woningbouw aan de orde. Uiteraard zal ik ook veel aandacht besteden aan duurzaamheid; dat vind ik een zeer belangrijk thema. Ik sluit af met het blok overig. Daarin zal ik onder andere ingaan op wat er op ons afkomt vanuit de Golfstaten, op vragen van GroenLinks over de tickettaks en op vragen van de heer Smaling over de race to the bottom. Ook zal ik de Single European Sky en dergelijke naar voren brengen. Dat is wat mij betreft de orde der dingen.

Allereerst het wetsvoorstel. Ik ben blij dat we dat vandaag kunnen bespreken. Ik benadruk, zoals door diverse leden is aangegeven, dat we echt niet over één nacht ijs zijn gegaan. De afgelopen jaren zijn er zorgvuldig een aantal stappen doorlopen. Dat is bijzonder, want meestal beginnen we in de Kamer met het aannemen van een wetsvoorstel en zien we daarna of het ook in de praktijk werkt. Hier is eigenlijk voor de omgekeerde route gekozen. Het compliment, dat ook door de heren Van Helvert en Monasch is uitgedeeld aan alle betrokkenen, zou ik graag namens het kabinet willen overnemen, omdat ik denk dat we juist dankzij al die betrokken hier vandaag met dit wetsvoorstel staan.

Dit wetsvoorstel biedt perspectief aan Schiphol, aan onze economie en aan de maatschappelijke belangen die daarmee gemoeid zijn, maar biedt tegelijkertijd ook bescherming voor diegenen die in de buurt van Schiphol wonen. Ik wil benadrukken dat ik denk met het voorliggende wetsvoorstel de juiste balans te hebben gevonden. Het uitgangspunt van het nieuwe stelsel, waarover inderdaad al lang gesproken wordt, is dat we de banen inzetten die zo min mogelijk mensen hinderen. Het stelsel maakt deel uit van een totaalpakket, waarbij er is gezorgd voor heel veel draagvlak bij een groot aantal partijen. De uitgangspunten zijn: een selectieve ontwikkeling maar wel kans voor de luchtvaart, hinderbeperkende maatregelen, het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving, maar ook mogelijkheden bieden voor het gebruik van de ruimte rond de luchthaven. Dat zijn inderdaad belangrijke uitgangspunten, zeg ik tegen mevrouw Belhaj, die mij vroeg of ik de door haar genoemde uitgangspunten deel. Het antwoord daarop is, kort en krachtig, ja.

We zijn nu twee jaar aan het experimenteren met het nieuwe normen- en handhavingsstelsel. De Kamer is daarover eigenlijk voortdurend geïnformeerd. De Alderstafel is in 2013 unaniem tot het advies gekomen om nu over te gaan tot het vastleggen van dit stelsel in wet- en regelgeving. Ik denk dat het belangrijk is om dit breedgedragen advies nu ook te verankeren in wet- en regelgeving, want daarmee kan aan de omgeving duidelijkheid worden verschaft over het formeel geldende kader voor bescherming. Daarmee kan echter ook ruimte worden gecreëerd voor de luchtvaartsector. De heer Graus heeft bepleit dat de ruimte voor groei er moet komen, maar met een tegenstem zou hij het Schiphol feitelijk onmogelijk maken om verder te groeien. Dan vallen we namelijk terug op het oude systeem. Ook al vindt de heer Graus dit misschien niet de meest ideale wetgeving — ik ben het daarmee oneens, dat begrijpt de heer Graus — dan nog is het mogelijk willen maken van die groei een belangrijk argument voor diegenen die voor de wet stemmen. We zouden namelijk niet moeten willen terugvallen op een systeem dat eigenlijk alleen maar

beperkingen kent. Ik heb ook de indruk dat in dit debat alleen de heer Grashoff van GroenLinks oprecht een andere mening is toegedaan. Dat kan, en dan moet je inderdaad niet voor de wet stemmen, maar als je vindt dat die groei er moet kunnen zijn, rekening houdend met de omgeving, is dit wetsvoorstel daarvoor een belangrijk instrument.

Ik ga nu in op de timing. Inderdaad, het wetsvoorstel is een soort kader en een heleboel zaken worden nog feitelijk geregeld — zo u wilt: politiek uitgevochten — binnen zowel het luchtvaartbesluit als het LIB. Die zullen samen met het milieueffectrapport na het zomerreces aan de Kamer worden aangeboden en uiteraard ook worden voorgehangen, maar de mainportagenda waarnaar de Kamer vroeg, komt dit voorjaar. Ik vrees dat het niet helemaal maart wordt, want het moet ook altijd door onze eigen circuits van afstemming heen, maar april hoop ik toch te halen. Dan kan ook de samenhang waarom mevrouw Visser vraagt, echt een plek krijgen in de besluitvorming.

De heer **Graus** (PVV):
Ik hoop wel dat de staatssecretaris mij goed heeft begrepen. Ik heb gezegd: second best. Toch zal ik mijn fractie adviseren om in ieder geval te overwegen om voor te stemmen, zeker op weg naar het Luchthavenverkeerbesluit, waarvoor we dit allemaal nodig hebben. Daarover gaan we nog debatteren.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Zeker, en ik stel uw advies aan uw fractie op prijs. Ik probeerde eigenlijk nog wat argumentatie aan te leveren waarmee u zou kunnen zeggen: het is misschien wel meer dan second best; het is eigenlijk gewoon een goed voorstel. Maar het is aan u om de klankkleur te bepalen waarmee u een positief stemadvies geeft. Voor mij telt, zo zeg ik heel eerlijk, aan het eind van de dag natuurlijk altijd het resultaat. Ik hoop op breed draagvlak voor het voorliggende wetsvoorstel.

De heer Grashoff heeft gevraagd hoe we de gelijkwaardigheidsplafonds per baan kunnen handhaven. Is een apart handhavingspunt of een aparte norm per baan mogelijk? Het eerlijke antwoord is: nee, dat kan niet, want dat was het oude systeem en dat voldeed niet meer. Je kunt niet letterlijk de emmertjes voor het meten van geluid langs de baan houden en dat combineren met een heel ander systeem, waarmee we nu al werken en dat zich in de praktijk naar mijn smaak ook bewijst. Dan zou je echt in de problemen komen. Het is ook gewoon technisch geen goed idee. Plafonds per baan kunnen ook leiden tot een "supersuboptimaal" effect, zo zou ik haast zeggen. Er zijn immers juist situaties geweest waarin vliegtuigen moesten uitwijken naar een andere baan als er een limiet was bereikt bij een primaire baan, zelfs als ze qua weer alsnog op de primaire baan terecht konden. Dat leverde per saldo meer gehinderden op, dus dat was echt geen systeem waar iedereen ontzettend gelukkig van werd. Als je die stelsels naast elkaar zou laten bestaan en zou blijven mixen, blijven die perverse effecten, die negatieve prikkels in het systeem, overeind.

Vele sprekers hebben gevraagd naar de situatie in Aalsmeer. Eigenlijk hebben alle leden gevraagd of het preferent baangebruik in de praktijk niet leidt tot een overmatig gebruik van de Aalsmeerbaan en tot meer hinder. Kernpunt van het nieuwe stelsel is dat er op Schiphol niet meer banen worden ingezet dan voor de operatie noodzakelijk is en dat vooral die banen worden ingezet die de minste hinder opleveren. Dat heeft ertoe geleid dat heel precies is voorgeschreven wanneer er een extra start- en/of landingsbaan mag worden ingezet en welke volgorde van de in te zetten baancombinaties daarbij moet worden gehanteerd. Dat is dan afhankelijk van het tijdstip van de dag en de meteorologische en operationele omstandigheden.

De Aalsmeerbaan is in het nieuwe stelsel juist als een zogenaamde secundaire baan aangemerkt. Dat wil zeggen dat de inzet van die baan door het nieuwe stelsel zo veel mogelijk moet worden beperkt. Ook mogelijke stuurmaatregelen die Aalsmeer extra zullen belasten, worden in het nieuwe stelsel juist voorkomen. In een bijlage bij het eindadvies is weergegeven dat als gevolg van de groei van Schiphol de inzet van de secundaire banen in het algemeen inderdaad wel toeneemt. De heer Smaling gaf dat precies aan en dat klopt. Dat betekent dus ook dat de inzet van de Aalsmeerbaan zal toenemen. Want als de Kamer zegt "wij willen toe naar groei en dat moet mogelijk zijn", dan kan dat niet zonder de inzet van die banen. Een studie die is uitgevoerd in het kader van het eindadvies laat overigens zien dat de bandbreedte van het totale aantal bewegingen op de Aalsmeerbaan en op de Zwanenburgbaan toeneemt bij een verdere groei. De bandbreedte blijft echter altijd nog substantieel onder de bandbreedte van het aantal bewegingen op de preferente Kaagbaan en Polderbaan. Ook bij groei zullen die twee geliefde banen — om het maar plastisch te zeggen — meer gebruikt worden dan de twee andere banen.

De heer Van Helvert heeft gevraagd of het klopt dat de prognoses zijn overschreden. De prognoses voor de ontwikkeling zijn in 2013 afgegeven en met de Kamer gecommuniceerd. Wij hebben ook gekeken naar de realisatie in het gebruik van de Aalsmeerbaan ten opzichte van de prognose. In al die jaren is gebleken dat wij binnen de bandbreedte van de prognose zijn gebleven. Het punt dat de heer Van Helvert maakt, herken ik dan ook niet. Ik heb hier de cijfers bij het hele verhaal en daaruit blijkt dat met betrekking tot de prognoses en de totale realisatie van zowel starts als landingen het gebruik van de Aalsmeerbaan stijgt. Dat is ontegenzeggelijk een feit, maar het is niet zo dat het niet binnen de prognoses blijft. Ik zal straks zeggen wat wij nog gaan doen om het kwetsbare gebied bij Aalsmeer zo veel mogelijk tegemoet te komen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Als je het aantal starts en landingen met elkaar verrekent, stijgt dat op die secundaire banen, maar het blijft inderdaad binnen een bepaalde bandbreedte. Het punt zit echter in het aantal starts. Door de nieuwe startprocedures, waardoor de geluidsbelasting hoger is geworden bij starts, en door de CDA-daling, waardoor de geluidsbelasting bij dalingen is afgenomen, is de toename van het aantal starts vele malen belastender dan het voordeel van het afnemen van het aantal landingen. Voor de Aalsmeerbaan werd in de prognose van 2010, waarmee Uithoorn en Aalsmeer akkoord zijn gegaan, gesproken van 39.000 starts. De starts zijn belastender ten opzichte van het voordeel van minder geluidsbelasting bij dalingen. Als je dan van 39.000 naar 64.000 starts gaat, kan ik mij goed voorstellen dat gemeenten als Uithoorn en Aalsmeer zich enigszins bekocht voelen ten opzichte van het moment waarop zij hun hand-

tekening hebben gezet. Hoe denkt de staatssecretaris daarover?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Het lastige is dat de heer Van Helvert echt andere cijfers naar voren brengt dan ik zie. Misschien kan hij mij melden waar hij de cijfers die hij noemt, heeft gevonden. Ik heb hier evaluaties van de gebruiksprognose. Voor het jaar 2010 kom ik op een totale realisatie van 49.598 vliegbewegingen: 28.899 starts en 20.699 landingen. Voor het debat is het goed als hij aangeeft welke cijfers hij gebruikt. Dan kom ik daarop terug. Ik kan nu niet anders zeggen dan dat de realisatie van de Aalsmeerbaan beneden de afgegeven prognoses blijft.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het lijkt mij goed dat ik de cijfers overleg. De cijfers die ik heb gebruikt, heb ik hedenmiddag gekregen van de bewonersgroep van Aalsmeer, die ook zitting heeft in de ORS. Ik vind het goed om de cijfers naast elkaar te leggen. Als het verkeerde cijfers zijn, ben ik de eerste om dat te erkennen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat lijkt mij fair. Ik gebruik de cijfers die ik van mijn mensen krijgt en daar vertrouw ik uiteraard op. Ik kan mij voorstellen dat wij even nagaan hoe de bewoners aan die cijfers komen. Ik hoop u in tweede termijn een uitleg te geven. Het kan ook zijn dat wij het niet eens zijn over de feiten. Dat kan ook aan het eind van de dag.

Wel zijn we het erover eens — dat is goed om te zeggen — dat de zuidoosthoek te maken krijgt met hindertoename bij een groei naar 500.000 vliegbewegingen. Daar is, zo zeg ik tegen de heer Van Helvert, nooit verschil van mening over geweest, en er is nooit geheimzinnigheid over geweest. Het was ook al onderkend in het eindadvies van de Alderstafel. Daarom heeft de Omgevingsraad Schiphol nog eens alle denkbare voorstellen voor hinderbeperking in dit gebied met de omgeving geïnventariseerd. De voorstellen zijn onderzocht op hun effecten en uitvoerbaarheid. De Omgevingsraad Schiphol heeft toen geconcludeerd dat de zuidoosthoek een complexe omgeving is, omdat daar een aantal zaken bij elkaar komen. De omgeving is, niet onlogisch, in trek als woonplaats. Dat is ook te zien aan de cijfers over de woningbouwontwikkeling. Aan de andere kant kent de omgeving een hoge geluidsbelasting door overkomend vliegverkeer. De heer Van Helvert zei: waarom gaan jullie niet alle opties bekijken? Dat is precies het punt: dat heeft men uiteraard gedaan. Uit dat onderzoek is gebleken dat de mogelijkheden om aan de luchtzijdige kant iets te doen helaas heel beperkt zijn. Van alle geïnventariseerde maatregelen is maar één potentiële hinderbeperkende maatregel overgebleven. Uiteraard zal ik erop aandringen dat die met voortvarendheid ter hand wordt genomen, want dat lijkt me belangrijk. Daarnaast hebben de provincie Noord-Holland, het Rijk en Schiphol gezamenlijk voor de eerste en tweede tranche van het leefbaarheidsfonds 30 miljoen per tranche beschikbaar gesteld. Uit de eerste tranche heeft de regio een aantal ruimtelijke projecten weten te realiseren. Met de tweede tranche wordt komend jaar gestart. Waar we het niet via hinderbeperking kunnen beïnvloeden, bekijken we dus in elk geval hoe we op een andere manier de regio tegemoet kunnen komen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording. Zij had het erover dat er nog één geluidshinderbeperkende maatregel over was en dat zij zich daarvoor zou inzetten. Kan zij toelichten wat dit is en wanneer Uithoorn en Aalsmeer daar de eerste resultaten van kunnen merken?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat is een technische maatregel. Ik heb begrepen dat het gaat om het bijsturen van de route van de landingsbaan. Het zal wat tijd vergen om dat gerealiseerd te krijgen, maar het is wel belangrijk dat we iets doen met dat wat overblijft.

Mevrouw Belhaj vroeg of we de operationele marge alleen voor uitzonderlijke gevallen kunnen toestaan. Het is belangrijk om te zeggen dat het niet gaat over het toestaan van overtredingen. Het gaat om het vinden van een balans — die benoemde zij ook zelf — tussen transparantie en complexiteit in het zogenoemde verantwoordingssysteem. Op verzoek van de Kamer is het aantal verklaringsgronden in het verantwoordingssysteem — hoe hebben we het preferentieel baangebruik feitelijk gerealiseerd? — uitgebreid van vijf naar negen. Daarmee kon de norm worden opgehoogd van 90% naar 95%. Er is toen geconcludeerd dat een aantal gronden zou kunnen worden onderscheiden, met name op het terrein van meteo, namelijk hoogtewinden, winterse omstandigheden, de beschikbaarheid van middelen et cetera. De afgelopen jaren hebben we een experiment gehad. Toen is gebleken dat deze factoren dusdanig weinig optreden, en ook is gebleken dat ze naar hun aard moeilijk eenduidig te operationaliseren zijn, dat ze voor de onderbouwing van het gebruik moeilijk ingepast kunnen worden in het model voor automatische verklaarbaarheid. Er zijn dus wel legitieme verklaringsgronden voor het gebruik van de banen — het zijn dus geen overtredingen — maar de aard en omvang ervan is moeilijk inpasbaar als verklaringsgrond, tenzij je het stelsel hopeloos ingewikkeld wilt maken. En dat willen we, denk ik, niet.

Mevrouw Belhaj heeft mij gevraagd of ik met mijn tijd wil meegaan. Ik heb de indruk dat ik dat nog steeds doe. Ik hoop dat ik dat laat zien bij de beantwoording van haar vraag of er niet bijvoorbeeld een socialemediastrategie kan worden opgezet. De heer Smaling heeft daar op zijn manier ook naar gevraagd. Hij vroeg om meer informatie over klachten en over het vliegverkeer voor de omwonenden te organiseren. Mevrouw Belhajs gedachte om alle informatie aan de omgeving op één plek te bundelen is een goede. Bij de installatie van de omgevingsraad is hier nadrukkelijk vanuit het Rijk aandacht voor gevraagd, onder de noemer van een "omgevingshuis Schiphol". Nieuwe media maken het inderdaad mogelijk om daaraan vorm te geven. Uit het jaarplan van de Omgevingsraad Schiphol weten we inmiddels dat daar op dit moment door de sector, bestuurlijke partijen en omwonenden aan gewerkt wordt. Mijn ministerie werkt daar overigens ook aan mee. De afgelopen maanden is een eerste stap gezet met het inventariseren aan de vraagzijde door omwonenden, aangevuld met een inventarisatie van de aanbodkant door de sectorpartijen. Daarnaast is er een taskforce ingesteld die dit jaar verder aan de slag gaat met de uitwerking van de

vraag hoe we de effectieve en efficiënte informatievoorziening en dienstverlening aan de omgeving echt op gang kunnen brengen. Dat is een belangrijk onderdeel van die transparantie.

De heer Smaling en mevrouw Belhaj hebben gevraagd naar de ILT, naar de handhaving. Ze hebben erop gewezen hoe belangrijk handhaving is om het stelsel daadwerkelijk te laten functioneren. Ik ben het daarmee eens. Het wetsvoorstel dat in de Wet luchtvaart een basis laat opnemen voor het vaststellen van regels voor strikt preferentieel baangebruik in het LVB, regelt dat natuurlijk voor een deel. De regels in het LVB worden concreet geformuleerd, met handhaafbare normen. De Kamer kan daar straks natuurlijk nog bij meekijken. De handhaving van de regels wordt uitgevoerd door de ILT. In de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol wordt ook publiekrechtelijk vastgelegd welke gegevens op welke wijze moeten worden gerapporteerd aan de ILT. Het systeem waarin die registraties en de levering van gegevens worden vastgelegd wordt vooraf door de ILT beoordeeld en nadien periodiek gecontroleerd. Dat gebeurt dan door middel van audits gecombineerd met administratiecontroles. Als de ILT constateert dat er een regel of een norm is overtreden, kan net als in het huidige stelsel op een bepaalde manier worden opgetreden. Dat is proportioneel, dus dat hangt uiteindelijk altijd af van de aard en de wijze waarop de overtreding heeft plaatsgevonden. Dat is dan aan de ILT. Omdat de handhaving in het nieuwe stelsel wordt uitgevoerd door de ILT, zal zij ook zelf de handhavingsverzoeken behandelen. Het is goed om te zeggen, ook voor de wetsgeschiedenis, dat elk handhavingsbesluit openstaat voor bezwaar en beroep. Dat geldt ook wanneer de ILT besluit om niet te handhaven. Dat is goed om over te brengen. Dat betekent dat als in een beslissing op bezwaar door de ILT negatief wordt beschikt, de zaak aan de bestuursrechter kan worden voorgelegd. De heer Smaling vroeg of er voldoende capaciteit is voor handhaving. De ILT-capaciteit die nu voor het huidige systeem wordt gebruikt — dat is dat zeer complexe systeem met al die handhavingspunten — is ook beschikbaar voor handhaving van het nieuwe systeem. Ik verwacht daar dus geen problemen mee.

Er zijn amendementen ingediend over de omgevingsraad. Daar zal ik aan het eind van dit blok iets over zeggen. Ik wil onderstrepen — ik denk dat alle Kamerleden het wel zo zien — dat het heel goed is dat er een betrokkenheid is van de Omgevingsraad Schiphol, maar dat het politieke primaat uiteraard in de Kamer ligt. Dat is altijd zo. Mevrouw Visser heeft dat in de casus Eindhoven misschien nog het meest gezien. Daar zijn we afgeweken van datgene wat uit het overleg naar voren kwam en hebben we op basis van de discussie die nog werd voorzien en het politiek draagvlak besloten het net iets anders te doen. Het was niet een uitkomst waar mevrouw Visser blij mee was, maar het onderstreept wel haar gelijk. Uiteindelijk wordt hier in deze Kamer besloten wat de groeikansen zijn voor de luchthaven. Hier wordt ook de afweging gemaakt in de balans tussen het beperken van de hinder en het bieden van perspectief aan de machtige mainport, zou ik haast willen zeggen, met werkgelegenheid die ook heel goedbetaalde banen oplevert, soms beter betaald dan op menig andere plek.

Samen met de heer Monasch vroeg mevrouw Belhaj naar het meewegen van gezondheid. In het blok over fijnstof zal ik daar nog wat meer over zeggen, want ja, dit vind ook ik belangrijk en ja, daar wordt het RIVM ook voor ingeschakeld. Het kan bijvoorbeeld een rol spelen in de omgevingsraad, maar niet met een vaste zetel. Als het nodig is, komen de experts aan tafel. De regering heeft zelf ook omgevingsonderzoek uitgezet naar blootstelling van omwonenden aan fijnstof. Het moet niet afhankelijk van een omgevingsraad zijn of zo'n belangrijk onderwerp überhaupt aan de orde komt. Dat lijkt mij een zaak van ons allemaal. Om die reden zal het kabinet ook op dit onderwerp de vinger aan de pols houden. Dus het RIVM heeft wel een inbreng, ook op afroep, maar geen permanente zetel. Laten we de expertise vooral via onderzoek tot ons allemaal laten komen. Dan kunnen wij er hier over blijven spreken.

De heer Grashoff suggereerde dat je niet in de Omgevingsraad Schiphol zou mogen meepraten als je te kritisch zou zijn. Ik durf te zeggen dat de ORS een democratisch model heeft, compleet met verkiezingen en mensen die zich verkiesbaar kunnen stellen. De bewoners zijn ruim vertegenwoordigd. Natuurlijk kom ik ook mensen tegen die belangen hebben of gehoord willen worden en die betwijfelen of de ORS voor hen wel het juiste middel is. In Nederland organiseren wij inspraak die wij vormgeven in een instituut als de ORS. Daarin zijn wij uniek. In die zin neem ik afstand van datgene wat door de heer Grashoff is gezegd. Ik ben er trots op dat die omgevingsraad er is. Ik denk dat die ook zijn werk moet doen. Uiteindelijk besluiten wij hier.

Dit brengt mij bij het oordeel over de twee amendementen die zijn ingediend door mevrouw Visser. Zij heeft een amendement op stuk nr. 7 ingediend waarin zij onderstreept dat er ook een politiek klimaat is. Zij wil dit helderder maken in de wet. Ik denk dat bij het toevoegen van een derde lid, zodat bij de taakuitoefening het nationale luchthavenbeleid in acht wordt genomen, het uiteraard belangrijk is dat wij met elkaar vaststellen, en daarover geen misverstand laten bestaan, dat het primaat voor beleid bij de politiek ligt. Ik denk niet dat het amendement in die zin per se nodig is, want voor mij is het helder. Ik begrijp haar wens om dit nog eens uit te spreken. Ik denk dat het amendement dit onderstreept en daarom laat ik het oordeel over dit amendement aan de Kamer. In haar tweede amendement stelt zij voor om na drie jaar te evalueren hoe de ORS heeft gefunctioneerd. Ik wil ook het oordeel daarover aan de Kamer laten. Het lijkt mij op dat punt goed. Ik denk dat je na drie jaar wel iets kunt zeggen over het functioneren. Het is wat minder complex — dit is vast een kleine winstwaarschuwing in de richting van de heer Smaling voor zijn amendement — dan het hele wetsvoorstel, dat breder is en waarvoor een evaluatie is voorzien.

Ik kom bij de vraag hoe toekomstbestendig dit stelsel is. Dit is voor velen een kernvraag in dit debat. Zijn de plafonds die worden voorgesteld niet nu al te knellend? Sommigen suggereerden dat en vroegen om een blik van mij op het langetermijnperspectief. Ik denk dat we voor de ontwikkelingen op de korte termijn vorig jaar met de sector en de omgeving goede afspraken hebben gemaakt over de normstelling voor het gebruik van de vierde baan. Deze afspraken zijn tot stand gekomen naar aanleiding van het signaal dat die vierdebaanregel toen al, bij 470.000 vliegbewegingen, te knellend zou worden, omdat, tegen de eerdere verwachting van de sector in, de piekuurcapaciteit niet op de korte termijn verhoogd kon worden. Daarop is toen, in goed overleg met de omgeving, besloten om die norm op de vierdebaanregel te verruimen. In combinatie met een lichte verhoging van de piekuurcapaciteit door de sector heeft dat de ontwikkeling naar 500.000 vliegbewegingen

mogelijk gemaakt. Ik denk dat het goed is om hier te zeggen dat wij vorig jaar op 449.000 bewegingen zaten. We zitten dus nog wel een eindje van het 500.000-signaal af. Het is niet onze verwachting dat wij dat voor 2020 zullen bereiken.

Langs die lijn wordt nu ook het MER opgesteld ten behoeve van het luchtvaartbesluit. Ik wil me bij de verdere bespreking van de toekomstvastheid van plafonds in het stelsel — wij gaan die inderdaad vastleggen in het luchtvaartbesluit, de heer Graus vroeg er al naar — kunnen baseren op actuele feiten. Wij hebben het MER daarvoor nodig. Hier wordt aan gewerkt, maar dat hebben wij op dit moment nog niet. Zodra we dat MER hebben, zullen we inderdaad opnieuw en in goed overleg met de sector en de omgeving, naar de middellangetermijnontwikkeling gaan kijken. Daarvoor hebben wij de fiftyfiftymaatregel afgesproken. De Kamer heeft eerder zelf gevraagd om de precieze invulling van die fiftyfiftymaatregel te geven ruim voor het verstrijken van de termijn van het plafond van 500.000 voor de periode tot en met 2020. Wij moeten daarop voorbereid zijn. De belofte die eerder aan de Kamer is gedaan, zal ik nakomen. In overleg met de sector en de omgeving zal ik zien of er effectief een prikkel voor hinderbeperking uitgaat van de fiftyfiftyregel op de middellange termijn, want daarvoor is die regel immers bedoeld. Je mag groeien en daarmee verdien je capaciteit, maar de helft wordt als het ware aan de omgeving teruggegeven om minder hinderbeperking te organiseren. Ik hoor nu dat bij sommige leden de zorg leeft — mevrouw Visser sprak hierover het scherpst — dat door de vierbanenregel die prikkel er op middellange termijn niet meer zou zijn. Ik denk dat die prikkel noodzakelijk is, niet alleen om de hinder te beperken maar ook om groei mogelijk te maken.

Een aantal leden heeft gesproken over wat er daarna gaat gebeuren. Hoe gaan we verder? De heer Smaling zegt: Lelystad hebben we niet nodig. Ik ben het daar niet mee eens. Ik denk dat we Lelystad wel nodig hebben. Hierover is eerder in de Kamer gesproken en destijds is er ook wel gezegd: nou, misschien is de groei niet zo groot dat Lelystad überhaupt noodzakelijk is. Dat is niet zo, want Lelystad is wel degelijk nodig. We moeten ook oppassen met de suggestie dat er ondanks Eindhoven, Lelystad en de ruimte op Schiphol op korte termijn een capaciteitsprobleem zou zijn. Beide scenario's, doemscenario's zo u wilt, zou ik dan ook graag tegenspreken. We moeten de vinger aan de pols houden.

Ik denk verder dat we heel goed moeten volgen wat er feitelijk in de markt gebeurt. Verder moeten we steeds weer balans zoeken en daarbij hoort dat we straks kijken naar de invulling van de fiftyfiftyregel en de capaciteit die dat op langere termijn oplevert. Ik zal zo nog iets zeggen over de studies en de prognoses van het CPB, maar ik zal hierop ook terugkomen in de actieagenda. Ik zeg dat, omdat ik daarmee hopelijk voorkom dat ik hiervan vanavond een hele exegese moet geven. Dat hoefde ook niet, zo werd gezegd, maar ik denk dat het wel fair is om hierop bij de actieagenda terug te komen.

De scenario's laten een forse stijging zien van de passagiersvraag. Dat is heel goed. Het is verder heel belangrijk om het luchtvaartbeleid klaar te maken voor de toekomst; dat blijkt ook uit die scenario's. De groeicijfers speelden in de discussie over de regionale luchthavens ook een belangrijke rol. Destijds zei men dat wij misschien wel te optimistisch waren en dat we Eindhoven en Lelystad misschien wel niet nodig zouden hebben. Op dit moment gaat de discussie echter bijna de andere kant op en bereidt Schiphol zich volop voor op de toekomst. Zo is men bijvoorbeeld aan de slag met een masterplan en een nieuwe A-pier. Verder ligt er ook landzijdig een opgave. Daarover hebben we in het debat over het MIRT al gesproken. Verder heb ik er tijdens mijn diverse spoordebatten met de Kamer ook al over gesproken, want het is echt noodzakelijk om iets te gaan doen aan Schiphol Plaza, het station. Doen we dat niet, dan lopen we daar straks tegen een forse capaciteitsproblematiek aan.

In de studies van het CPB en het PBL wordt uitgegaan van een zeer positieve ontwikkeling van de vloot, waardoor er snel meer stille vliegtuigen zouden komen. Zij gaan er verder ook van uit dat er op de drukste momenten van de dag meer verkeer kan worden afgedaan dan dat de analyses van bijvoorbeeld van de LVNL ons op dit moment laten zien. Die kleine kanttekening wil ik nu wel maken bij datgene wat er naar voren is gebracht. Uiteraard kijken PBL en CPB naar de langjarige historische trends. Verder gaat men ook uit van de praktijk dat er in de zomer meer wordt gevlogen dan in de winter.

Tegen mevrouw Visser en anderen zeg ik: als die vlootvernieuwing inderdaad veel sneller gaat dan waarvan wordt uitgegaan in het kabinetsbeleid, is dat om te beginnen grote winst. Ik denk dat we het erover eens kunnen zijn dat dat op zichzelf fantastisch zou zijn, omdat er dan heel snel heel veel meer stille en schone vliegtuigen komen. In die zin zie ik ook de optimistische studies die nu voorliggen, als een aansporing om vooral door te gaan met waar we nu mee bezig zijn, namelijk ons voorbereiden op groei en ervoor zorgen dat die capaciteit op orde komt. Met name voor leisure zullen we ook uitwijkmogelijkheden moeten organiseren in Lelystad en, zoals recentelijk al is gerealiseerd, in Eindhoven. Op die manier kunnen we de mainport blijven inrichten voor de zogenoemde langeafstandsvluchten, die voor ons economisch en maatschappelijk van heel groot belang zijn. Ik denk dat dat goed is.

Er is nog specifiek gevraagd naar de fiftyfiftyregel. Die afspraak houdt inderdaad in dat na het gebruiksjaar 2020 binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming van geluidsbelasting meer vliegbewegingen mogelijk zijn dan 500.000. De ruimte die boven dit maximum ontstaat, wordt dan voor de helft benut voor de volumegroei. Mevrouw Visser vroeg met nadruk of dit betekent dat pas dan begonnen wordt met tellen of dat Schiphol de ruimte die nu als het ware gespaard wordt, straks kan inzetten. Het antwoord op die laatste vraag is ja, maar dan wel volgens de fiftyfiftyregel. De helft van de winst die men nu boekt, gaat naar de capaciteitsgroei. Zo hebben wij dat afgesproken. Dat zijn ook de verwachtingen en dat is op zichzelf ook goed.

Ik kom bij het amendement van de heer Smaling. Hij stelt eigenlijk voor om de gehele wet al binnen drie jaar te evalueren in plaats van binnen de termijn van vijf jaar die in het wetsvoorstel is opgenomen. Het nieuwe stelsel is op basis van twee jaar praktijkervaring geëvalueerd. Als je binnen drie jaar een evaluatie gereed moet hebben, moet je daar al veel eerder mee beginnen. Dan werk je de facto maar een paar jaar met het nieuwe stelsel. Ik vind dat heel kort. Mijn voorstel is om te blijven bij de vijf jaar die wij nu

hebben. Daarmee vergroot je de waarde van de evaluatie zelf. Je kunt meer jaren laten zien wat je hebt gedaan. Naar mijn opvatting heb je daar uiteindelijk meer aan.

De heer **Smaling** (SP):
Mijn drijfveer om het amendement in te dienen was dat er veel nieuwe elementen in deze nieuwe wet zitten. Mogelijkerwijs krijg je een snelle opbouw van jurisprudentie, want je werkt met een nieuw systeem. Het zou kunnen dat je blij bent dat je na drie jaar even kunt terugkijken. In mijn opvatting kan het heel snel gaan met de opbouw van de jurisprudentie, want er is gewoon overlast.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik denk juist dat het stelsel dat wij voorstellen met de omgevingsraad die zijn werk kan doen binnen het politieke primaat, die jurisprudentie zo veel mogelijk kan voorkomen. Dat is een van de redenen dat het de afgelopen twee jaar relatief goed is gegaan.

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter, wilt u een bijdrage aan deze discussie leveren?

De **voorzitter**:
Nee, ik vroeg mij af of u uw interruptie wilde voortzetten. Meestal wordt een interruptie niet in één keer gedaan. Als u nog iets wilt zeggen, dan kan dat bij dezen, maar het hoeft niet.

De heer **Smaling** (SP):
Ik kauw er nog even op.

De **voorzitter**:
Gaat u even kauwen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dan kom ik ondertussen bij het belangrijke thema van de ruimte voor woningbouw.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik heb even afgewacht tot de staatssecretaris klaar was met het blokje over de vraag hoe moet worden omgegaan met toekomstige groei. De staatssecretaris daagt mij wel een beetje uit als het om Eindhoven gaat. Ik kan haar ook uitdagen. Het politieke primaat ligt hier. Wij kunnen straks een motie indienen met de strekking dat die 500.000 en de fifty-fiftyregel van tafel moeten. Als die motie wordt aangenomen, is de staatssecretaris dan bereid om haar uit te voeren?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Als de motie wordt aangenomen, zal ik haar moeten uitvoeren. Ik zal de motie wel ontraden en dat is mijn goed recht.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Daarmee is het dilemma geschetst als het om de Alderstafel gaat. Het gaat mij erom dat wij aan het begin van het proces iets te zeggen hebben en niet aan het eind ervan, zoals de staatssecretaris aangaf in het geval van Eindhoven. Ik kom terug op de wijze waarop er met het gebruik van de vierde baan is omgegaan. Er is een wisselwerking geweest. Er is toegestaan dat het gebruik van de vierde baan werd verruimd, maar daarbij is men wel teruggegaan van een maximaal aantal vliegbewegingen van 510.000 naar 500.000. De staatssecretaris is niet ingegaan op het volgende cruciale element. Deze wet heeft als uitgangspunt om de geluidshinder zo veel mogelijk te beperken door optimaal gebruik te maken van alle banen van Schiphol. Is de staatssecretaris het dan met de VVD-fractie eens dat je in dat kader, misschien niet nu, maar richting 2020, opnieuw zou moeten kijken hoe je om zou moeten gaan met het gebruik van de vierde baan? Het middel wordt nu als doel verheven, terwijl het hele uitgangspunt en de basis van die wet is: hoe zorgen we er nou voor dat die geluidshinder wordt beperkt? Dan maak ik toch weer de vergelijking met de spitsstroken op de rijbaan. Die zet je ook open om de doorstroom te verbeteren en zo min mogelijk hinder te krijgen. Kan er op die manier gekeken worden naar het gebruik van de vierde baan?

Staatssecretaris **Dijksma**:
We hebben op dat punt al bewezen dat we bereid waren om ernaar te kijken. Toen bleek dat je bij die 470.000 vliegbewegingen eigenlijk een negatieve prikkel zou organiseren als je op die wijze doorging. Ik heb nu wel behoefte om, voor ik daar richtinggevende uitspraken over doe, toch echt het MER af te wachten. Uit die gegevens zal moeten blijken hoe precies dat preferentieel baangebruik en de wijze waarop we dat beschreven hebben zich verhoudt tot datgene wat er aan gehinderden en andere feiten boven tafel komt. Ik denk dat je in die zin dit debat ook niet nu hoeft te voeren. Dat moet ook echt bij de onderliggende wet- en regelgeving. De heer Graus verwees daar al naar. Hij heeft hier ook allerlei ideeën over. Dat debat moeten we daar voeren. Ik wil van mijn kant wel helderheid inbrengen. Op zichzelf vind ik natuurlijk wel, tenzij het MER iets anders laat zien, dat je datgene wat eerder is afgesproken en tot op heden in de Kamer nooit in meerderheid is weersproken, niet zomaar opzij zet. Dat is een betrouwbaar signaal dat je terug moet leggen bij de mensen met wie je in gesprek bent. Laten we de Commissie voor het MER haar werk laten doen en kijken wat daar naar voren komt. Het doel vinden we uiteindelijk altijd belangrijker dan het middel. Daar ben ik het mee eens.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik zal het kort houden. Dat het MER moet worden afgewacht, snappen wij. Voor ons is een heel belangrijk element in deze discussie dat we afstappen van afspraken uit het verleden als uit het MER blijkt dat je het vierdebaangebruik optimaal kunt realiseren en daarmee geluidshinder kunt verminderen. Dat moet dan de uitkomst zijn. Als we alleen maar vasthouden aan wat ooit de afspraken zijn geweest, dan komen we precies op het punt van de ORS. Dan mag de Kamer steeds tekenen bij het kruisje en kunnen we niet op basis van voortschrijdend inzicht de hele basis van deze wet realiseren: het beperken van de geluidshinder vanuit de doelstelling en niet vanuit het middel.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat zou veronderstellen dat u al weet wat er in het MER zit. Ik weet dat nog niet. Ik wacht dat dus open af.

Dan doe ik een nieuwe poging om te spreken te komen over het onderwerp wonen rondom Schiphol. Het kabinetsbeleid is er inderdaad op gericht om voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport en terughoudend te zijn met het bouwen op plaatsen in de omgeving waar dat vanwege geluidsoverlast of veiligheid onwenselijk is. Het is natuurlijk ook zo dat de gemeenten knelpunten ervaren als gevolg van dit beleid. Daarom wil ik binnenstedelijk, onder voorwaarden, voor kleine locaties natuurlijk, enige ruimte bieden, maar daarbuiten niet zomaar nieuwe woningbouwlocaties toestaan. Op dit moment kijken we of we, in overleg met vertegenwoordigers uit de regio en van de luchthaven, op dat brede dossier van die transformatie en de SMASH, om maar even in vaktermen te blijven, tot een gemeenschappelijke positie kunnen komen. Dat is lastig.

Zoals een echte sociaaldemocraat betaamt, zie ik hier onmiddellijk een verdelingsvraagstuk opduiken. Dat gaat puur over de vraag welke ruimte je hebt voor capaciteitsgroei van de mainport. Iedereen hier heeft onderstreept hoe belangrijk dat is. Dat is echt zo. Welke ruimte sta je tegelijkertijd toe voor woningbouw in een gebied waarvan wij allemaal weten dat er een geweldige opgave is en de druk er hoog is? Die belangen zijn allebei ook vertegenwoordigd aan de tafel. We zullen daar gewoon zo snel als het kan, niet alleen voor de korte termijn, want dan hebben we het over de transformatie binnen het 20 Ke-gebied, maar ook voor de wat langere termijn tot een gedragen oplossing moeten komen.

Maar dat kan alleen maar een oplossing zijn waarbij we aan de ene kant respecteren dat het wel een nationale luchthaven betreft, en we dus niet alleen maar via de gemeenteraad kunnen laten bepalen wat de capaciteitsruimte voor de luchthaven nog is. Ik denk dat mevrouw Visser dat onderschrijft. Aan de andere kant moeten we ook perspectief bieden aan de regio waar het het hardste wordt gevoeld. Er werden al een paar voorbeelden genoemd van gebieden waar je wat ruimte zou willen hebben. Ik hoop dus dat het ons lukt om in samenhang met de actieagenda Schiphol met een voorstel te komen. We doen wat kan om snel een doorbraak te bereiken, want dat het lang duurt, werd door een aantal leden al terecht opgemerkt en heb ik ook vastgesteld toen ik in november aantrad. De Kamer en de regio hebben gewoon recht op duidelijkheid. Da is voor ons allemaal belangrijk, dat wil ik echt van harte onderschrijven.

De **voorzitter**:
Ik zie al een paar mensen bij de interruptiemicrofoon staan, maar zullen we met u eerst even het blokje over de woningbouw afmaken?

Staatssecretaris **Dijksma**:
In dat blokje heb ik nog één punt, namelijk de vraag van de heer Van Helvert over masten en aanverwante zaken. Klopt het dat er in het Luchthavenindelingbesluit hoogtebeperkingen worden gesteld, wilde hij weten. Ja, dat klopt. In 2015 heeft mijn voorganger met deze Kamer overlegd over een wijziging van het LIB vanwege vliegveiligheid. Dat besluit is in oktober gepubliceerd. Ik heb verder geen wijziging vanwege vliegveiligheid meer in petto. Je kunt dus eigenlijk zeggen dat het al staand beleid is. Het is niet iets wat er vanavond even in wordt gefietst. Het zit er al in; het is er al in gefietst. Dat is echter wel met een goede reden gebeurd.

De heer **Smaling** (SP):
Dat bouwopgaveverhaal vind ik toch nog niet zo concreet. Ik vraag mij af hoe we het gaan oplossen. In woon zelf in Weesp. Daar wordt men al blij over het volbouwen van de Bloemendalerpolder. In Muiden heb je ook zo'n gebied. Het ligt gewoon op de aanvliegroute van de Buitenveldertbaan. Mevrouw Visser gaf al de voorbeelden van Amstelveen en Aalsmeer. De gemeenten en deels ook de provincies hebben natuurlijk een autonome positie in het aanwijzen van uitleglocaties. De Wet ruimtelijke ordening ziet daarop. Het grondbeleid wordt op het moment in de Omgevingswet geschoven. Wat ziet de staatssecretaris dan concreet als wettelijke omkadering om niet helemaal de mist in te gaan?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat is precies de reden dat er al zo lang over wordt gesproken. Het ligt gewoon heel gevoelig. Aan de ene kant wil je niet een heel peloton aan nieuwe klagers organiseren. Aan de andere kant wil je wel wat meer kunnen doen daar waar die ruimte noodzakelijk is. Dat betekent dat je eigenlijk een tweetrapsraket moet afschieten. Ten eerste moet je je op het punt van de transformatie binnen de 20 Ke-zone afvragen wat je kunt doen om zonder al te veel problemen een transformatie mogelijk te maken. Ten tweede moet je je afvragen, voor de middellange termijn, waar je wel en waar je niet nog tot uitbreiding kunt komen en wat de voorwaarden daarvoor zijn.

Dat gesprek is nu volop gaande. Ik heb er ook al een bestuurlijk overleg over gehad, en dat zal niet het laatste overleg zijn. Dat betekent dat ik er nu niet verder op vooruit wil lopen. Het zit overigens ook niet in het voorliggende wetsvoorstel. Het is een belangrijk onderwerp, maar niet een onderwerp dat in het wetsvoorstel vanavond op tafel ligt. Ik hoop wel de Kamer een voorstel te kunnen doen in samenhang met de mainport agenda, want ik kan mij voorstellen dat de Kamer dan de bredere context wil bekijken.

De heer **Smaling** (SP):
Het hangt uiteraard niet samen met het wetsvoorstel. Maar kijk naar Tata Steel. De gemeente Heemskerk heeft daar een nieuwe wijk gebouwd in de richting van de fabriek. Dat leidt tot een enorme toename aan klachten over Tata Steel. Dat staat je in dit geval misschien ook te wachten. Ik weet dus niet of het wel zo verstandig is om het voor je uit te schuiven. Ik zou de staatssecretaris dus toch in overweging willen geven om hier op korte termijn iets concreter over te zijn.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dan verstaan wij elkaar verkeerd, want dat is precies mijn bedoeling. Ik denk dat het noodzakelijk is dat wij op korte termijn helderheid bieden. En als het kan, moet dat op beide punten: wat doe je voor de transformatie — dat is het wat

kleinere verhaal— en wat kan wel en niet op de middellange termijn? Ik ben het zeer met de heer Smaling eens dat het spitsroeden lopen is. Ik vind echter ook dat de omwonenden en vooral ook de gemeenten en bestuurders recht hebben op duidelijkheid. Die beide zaken zullen we dus aan de bestuurstafel met elkaar moeten verenigen. Het is niet anders. En dan mag de Kamer straks zeggen of dat voorstel verstandig of onverstandig is. Ook in uw Kamer zal het immers worden besproken.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het is fijn dat de staatssecretaris daarover in gesprek is en dat beide kanten meegewogen worden. Zo hoort een staatssecretaris dat ook te zeggen. Toch heb ik de behoefte om iets mee te geven van de richting waarin de Kamer denkt. Natuurlijk moet Schiphol blijven groeien. Dat hebben we net allemaal onderstreept. Natuurlijk mag je geen grote wijken bijbouwen net onder een landingsbaan of een startbaan. Ik zou echter graag willen horen met welke intentie de staatssecretaris de gesprekken ingaat. Als in een gemeente ergens in de woonkern een "puist" ontstaat, doordat een bedrijf of een school leeg komt te staan, kun je die vullen met bijvoorbeeld vier appartementen. Het zou goed zijn om deze gemeenten dan het vertrouwen te geven dat ze dat goed oplossen. Dat vertrouwen is gebaseerd op het feit dat diezelfde gemeenten nu ook meewerken. De gemeente heeft er zelf ook geen baat bij. Ik heb het hier dus over het oplossen van kleinschalige problemen en de transitie van leegstaande gebouwen in de kern. Kan de staatssecretaris met een positieve grondhouding en intentie aan de gesprekken beginnen?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik vind het fair om te zeggen dat ik sowieso met een positieve grondhouding aan die gesprekken begin. Als ik oprecht dacht dat we niet tot een goed evenwicht konden komen en als ik het alleen maar als een "bedreiging" voor de luchtvaart zou zien, dan zou ik eerder een streep trekken. Ja, uiteraard kun je enige vorm van flexibiliteit organiseren als het om kleine transformaties gaat binnen de 20 Ke. Dat is ook mijn intentie. Het is echter altijd in samenhang met hetgeen er voor de middellange termijn moet gebeuren. De heer Van Helvert begrijpt dat ik graag eerst tot een volledige overeenkomst met het bestuurlijk overleg kom, voordat ik hier allerlei deelvoorstellen bespreek. Ik zou de heer Van Helvert daar graag heel blij mee maken, maar dan zou het gesprek daarmee ook meteen eindigen. Dat zou jammer zijn.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het gaat mij vooral om het blij maken van de omwonenden en Schiphol en niet zozeer om het blij maken van een Kamerlid. Dank echter voor de intentie die de staatssecretaris hier uitspreekt.

Ik had ook nog een andere vraag, over het staand beleid over de staande masten. Ik begreep niet precies wat de staatssecretaris zei. Begrijp ik goed dat het al beleid is dat die masten daar niet meer langs mogen varen? Dat zou namelijk toch te belachelijk voor woorden zijn. Het is een heel cultureel verantwoorde route en er kunnen daardoor echt niet minder vliegtuigen landen. Je zou toch op zijn minst afspraken kunnen maken met dit soort culturele instellingen. Als dit zo is, heb ik de behoefte om voordat we gaan stemmen nog een amendement in te dienen om dit weer te schrappen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nogmaals, dat zit niet in dit wetsvoorstel. Als de heer Van Helvert dit niet wil, had hij eerder, namelijk in oktober, het Luchthavenindelingbesluit niet moeten willen wijzigen. Daar is dat bij mijn weten toen in gebeurd. Het heeft dus sowieso geen zin om nu een amendement in te dienen. Mijn voorganger heeft met uw Kamer overlegd over een wijziging. Ik heb daar zelf nu niets meer aan toe te voegen en dat ga ik ook niet doen. In het besluit dat in oktober 2015 gepubliceerd is, zijn inderdaad hoogtebepalingen opgenomen. Die zijn er om in te kunnen grijpen wanneer de vliegveiligheid in het geding is. Met de provincie Noord-Holland zijn afspraken gemaakt over de staandemastroute, zodat mogelijk onveilige situaties worden voorkomen, maar zonder dat de staandemastroute wordt doorbroken. Daarbij gaat het dus niet alleen maar om de hoogte die veiligheidsproblemen met zich mee zou kunnen brengen. Het gaat bijvoorbeeld ook over verstoring van apparatuur van de luchtverkeersleiders. Als er op een betreffende baan gevlogen wordt, kan er soms even niet worden doorgevaren. Dan komt er een soort stoplichtsysteem. Maar ik denk dat het wel een beetje meevalt. Ik zou mijn amendement voor een beter onderwerp bewaren. Dat is een gratis advies.

Ik kom nu bij de emissies van ultrafijnstof. De heer Smaling en de heer Monasch hebben gevraagd of wij verduurzaming van de luchtvloot kunnen bewerkstelligen. Dat moet een centrale pijler van het luchtvaartbeleid zijn. Op mondiaal niveau werken wij via ICAO naar een mondiaal CO_2-compensatiesysteem toe. Eergisternacht is een heel belangrijk akkoord gesloten over een CO_2-standaard voor vliegtuigen. Dat is een echte doorbraak, want het is een deel van de oplossing. Met die CO_2-standaard maak je de vliegtuigen namelijk zodanig veel schoner dat ze minder uitstoten. Dat is bronbeleid. Daarnaast werken wij aan een beprijzingssysteem in internationaal verband, een ETS-achtig systeem, het zogeheten global market-based measure system. Daar zet Nederland zich ook voor in als voorzitter van de Europese Unie. Over dit tweede deel van het voorstel moet nog besloten worden. Wij hopen dat wij in september, wanneer de general assembly van ICAO plaatsvindt, beide voorstellen op tafel hebben liggen. Je zou kunnen zeggen dat daarmee wat in Parijs nog niet mogelijk was, namelijk ook de luchtvaart onderdeel laten zijn van het klimaatbeleid, via deze route alsnog vorm krijgt. Dat is iets om heel verheugd over te zijn.

Het fiftyfiftyprincipe zorgt ervoor dat de vloot gestimuleerd wordt om stiller te worden. Schiphol doet dat ook door de start- en landingsgelden te differentiëren naar geluid. Daarmee is het aantal vliegtuigbewegingen van de meest lawaaiige vliegtuigen in de afgelopen jaren sterk afgenomen. De tarieven voor de nachtoperaties zijn verhoogd om het nachtelijk gebruik zo veel mogelijk te ontmoedigen. Dat vind ik een goede zaak, want daarmee is echt grote winst geboekt. Daarover zullen wij ongetwijfeld nog met elkaar spreken in het kader van de mainportagenda, maar ik denk dus dat weleens wordt onderschat hoeveel winst daar op dit moment al geboekt wordt. Dat is natuurlijk heel goed.

Mevrouw Belhaj heeft gevraagd of ik kan bevestigen dat het nieuwe stelsel geen effect heeft op luchtkwaliteit en geluidshinder. Ik neem aan dat zij bedoelt dat het nieuwe systeem niet meer effecten heeft dan het oude. De aanleiding om het nieuwe systeem te ontwikkelen, was juist de wens om de ongewenste effecten van het oude systeem, met name op het terrein van geluidshinder, op te lossen. Daarom zijn de regels voor preferent baangebruik opgesteld. Er zijn uiteraard nog steeds effecten op het gebied van luchtkwaliteit en geluidshinder, maar ze kunnen lokaal veranderen. Het kan voorkomen dat een bepaald gebied minder hinder krijgt en een ander gebied iets meer, maar die vergelijking zit er steeds in. Uiteindelijk willen wij namelijk wel dat het beter wordt. We zullen in het MER ook een vergelijking van de effecten van het nieuwe en het oude systeem naar voren brengen. Het MER komt na het zomerreces in samenhang met het LVB en het LIB naar u toe.

De **voorzitter**:
Een kleine opmerking tussendoor, omdat het vanavond de avond van de namen is. Het is Gra-uz, hoewel wij daar niet over zullen vallen, het is Mónasch, en het is Belháj, niet Belhéj.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik zal het nooit meer verkeerd doen. Wat goed dat u me daaraan helpt herinneren, voorzitter.

De **voorzitter**:
Bij dezen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Heel goed. Top. Belhaj.

De **voorzitter**:
Van Helvert en Visser gaan wel goed, dacht ik. Daar heb ook lang op moeten oefenen, hoor.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Oké. Ik kom bij de heer Grashoff. Dat is ook een tongbreker.

De **voorzitter**:
Je moet het uitspreken met dubbel f. Dat willen we echt even horen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, de heer Grashoff. Hij vroeg naar de stand van zaken van het onderzoek — dat is overigens een heel serieus onderwerp — naar ultrafijnstof rond Schiphol. Ik kwam daar al even over te spreken. In het RIVM-rapport staat dat er geen studies beschikbaar zijn over gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijnstof. Daarom heeft het RIVM aanbevolen nader onderzoek te doen. Studies naar gezondheidseffecten vergen echt veel tijd, want je wilt doorlooptijden hebben van minimaal een tot anderhalf jaar. Ik vind het belangrijk dat we snel een eerste beeld hebben van mogelijke gezondheidsrisico's voor bewoners. Daarom heb ik het RIVM gevraagd om te rapporteren over sterftecijfers in de regio Schiphol en die cijfers te vergelijken met die van sociaaleconomisch vergelijkbare gebieden zonder luchthaven. In maart/april van dit jaar komt daarover een rapportage. Het is natuurlijk maar een beperkt onderzoek. Het zal echt niet op alle vragen een antwoord geven. We krijgen echter wel een eerste beeld, bijvoorbeeld of er significante verschillen zichtbaar zijn. Het RIVM zal dan ook aangeven wat die resultaten wel of niet opleveren ten aanzien van nut, noodzaak, opzet en haalbaarheid van eventueel nieuw onderzoek. Dan gaan we niet alleen maar naar ultrafijnstof van vliegtuigen kijken, maar naar ultrafijnstof in het algemeen.

De heer Smaling vroeg naar de rol van de overheid bij de ontwikkeling van alternatieven voor kerosine. Dat is een belangrijk thema. Verduurzaming, met name biokerosine, vormt een van de pijlers van ons beleid. Met partijen als KLM en Schiphol zetten we ons daar via het programma Bioport for jet fuels in the Netherlands voor in. We zijn overigens binnen Europa een van de voorlopers bij toepassing van duurzame biokerosine. We hebben ICAO geïnformeerd over onze acties op dit terrein en wat die opleveren aan CO_2-reductie.

De heer Grashoff vroeg of ik op lange termijn de fossiele brandstof helemaal uit de luchtvaartsector krijg. Zoals gezegd, speelt Nederland echt een vooraanstaande rol op het punt van CO_2-emmissiereductie in de luchtvaart. Daarbij hebben we echt, ook nu met ons voorzitterschap en het Parijse akkoord, de wind in de rug gekregen. De ontwikkeling en toepassing van die duurzame biokerosine is een van de belangrijke thema's. Bijmenging van biokerosine is overigens toegestaan, ik meen tot maximaal 50%. Het is op dit moment niet nodig — vooralsnog, zou ik willen zeggen — om volledig fossielvrij te gaan. Opschaling van toepassing van biokerosine in de luchtvaart is wel echt nodig. Daaraan werken we ook nog in een ander kader, namelijk als bioport voor Europa.

De heren Monasch en Smaling vroegen of de CO_2-standaarden voldoende zijn. Ik heb daar net al het een en ander over gezegd. De bijzondere situatie deed zich voor dat de Verenigde Staten eigenlijk wat hoger in de boom zaten en ambitieuzer waren dan het Europese continent. Men heeft elkaar toch wel ergens op weg naar de ambitie gevonden. Dat vind ik heel hoopvol. Ik hoop dat het daarmee mogelijk wordt, andersom, voor de Verenigde Staten om bijvoorbeeld het idee van het ETS te steunen. Op die manier kunnen we elkaar natuurlijk helpen.

Dan kom ik bij mijn laatste blok, het blok overig. De heer Smaling heeft over de Golfstaten gesproken. De concurrentie met de Golfstaten is uiteraard een belangrijk punt voor de EU-luchtvaart. De European Aviation Summit die we in januari hebben georganiseerd, was zeer succesvol al zeg ik het zelf. Er waren heel veel mensen. Ik zeg dat niet alleen zelf, ook onverdachte bronnen zeggen dat. Niet alleen veel ministers en de Commissaris waren daar aanwezig, ook vertegenwoordigers van heel veel airlines en van heel veel luchthavens in Europa. Wij hebben onder andere gesproken over het pakket dat de Europese Commissie heeft voorgesteld om te komen tot onderhandelingsmandaten, onder andere met de Golfstaten, maar ook met Turkije, zeg ik tegen mevrouw Visser. Wij hebben gezegd dat het noodzakelijk is dat wij daar snel mee starten, omdat wij op die

manier niet alleen de verkeersrechten, maar ook het level playing field dat wij zo graag zien, kunnen uitonderhandelen. Uiteraard moeten de luchtvaartmaatschappijen ook zelf iets doen om hun concurrentiepositie te versterken.

Mevrouw Visser vroeg naar het SEO-onderzoek, maar ik had daarbij geen uitgebreide brief in gedachten. Ik wil het onderzoek graag toesturen. Overigens is dat onderzoek openbaar; het staat volgens mij gewoon op websites. Het bilaterale verdrag dat wij nu hebben, onder andere met de Verenigde Arabische Emiraten, is een heel liberaal verdrag, zoals ik in de beantwoording van verschillende Kamervragen naar voren heb gebracht. Dat verdrag is niet het instrument waarop wij ons kunnen baseren als wij dingen wel of niet zouden willen. Als wij vinden dat er meer discussie moet komen over bijvoorbeeld het level playing field, of over het idee dat wij onze voorwaarden voor de wijze van werken ook vragen van degenen met wie wij zaken doen, dan zullen wij toch echt met een nieuw mandaat moeten komen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Graag ontvangen wij het rapport. Het gaat ons echter vooral om de vervolgvraag. Vorig jaar heeft de voorganger van de staatssecretaris gezegd dat zij voorlopig geen landingsrechten meer verleent aan andere lidstaten, bijvoorbeeld de Golfstaten, om oneerlijke concurrentie te voorkomen. Zij heeft ook gezegd dat zij met haar collega's aan tafel zou gaan om te bewerkstelligen dat ook zij dat zullen doen, in afwachting van een mandaat en ook in afwachting van het onderzoek. De vraag is nu wat de positie van Nederland is aangaande het verlenen van landingsrechten. De staatssecretaris gaat in op wat er nu kan, maar mijn vraag is of het door haar voorganger afgesproken moratorium wordt opgeheven, dan wel dat er een ander pad wordt bewandeld.

Staatssecretaris **Dijksma**:
De Kamer heeft kunnen zien wat ik heb gedaan, want daarop ben ik uitgebreid ingegaan in de beantwoording van de vragen. Die vragen betroffen een situatie waarin het ging om bestaande rechten. Dat is iets anders dan nieuwe rechten. Daar zit naar mijn mening het verschil tussen hetgeen mevrouw Visser nu van mij vraagt en de duiding van hetgeen eerder gecommuniceerd is. Hier ging het om een verzoek binnen bestaande landingsrechten. Ik zie daarom geen titel om op basis van het verdrag dat wij hebben gesloten te zeggen dat wij dit niet kunnen toestaan. Dat is heel zorgvuldig gewogen, maar dat is wel de uitkomst van die weging. Als je een besluit neemt, moet je dat wel overeind kunnen houden.

Mevrouw Visser duidt op een discussie over nieuwe rechten. Bij mijn weten zijn die op dit moment niet aan de orde. Het is belangrijk — dat hebben wij met elkaar tijdens de Aviation Summit vastgesteld — dat wij heel snel beginnen met het onderhandelen over mandaat. In the end is het natuurlijk veel beter dat Europa zich als blok organiseert om dit type onderhandelingen voor het hele Europese continent te kunnen organiseren, dan dat de lidstaten individueel gaan winkelen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het gaat inderdaad niet over bestaande rechten. Daarover zijn de afspraken vrij helder. Wij hebben daar in het verleden afspraken over gemaakt. Het gaat over nieuwe rechten, in afwachting van het mandaat. Dat mandaat ligt er nog niet. De voorganger van de staatssecretaris op dit dossier heeft gezegd dat zij geen nieuwe landingsrechten verleent. Zij heeft echter niet met de conculega's, de collega's binnen Europa, de afspraak gemaakt dat die hetzelfde zouden doen in afwachting van het mandaat. Bijvoorbeeld in Frankrijk zijn nieuwe landingsrechten verleend. In Nederland houden wij de poort dus gesloten, terwijl in andere landen wel nieuwe landingsrechten worden verleend. De vraag is wat de insteek van de staatssecretaris is als het gaat om de nieuwe landingsrechten. Volgt zij nog de eerder ingezette lijn, of wordt er nu een andere weg bewandeld?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Het korte antwoord is ja. Het uitgebreide antwoord is dat het toch van groot belang is om Europa als één blok te laten onderhandelen voor het mandaat, want dat is de meest disciplinerende manier om iedereen weer in dezelfde sfeer te krijgen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dit is een belangrijk punt, want dat mandaat ligt er nog niet. Dat is precies het punt. De voorgangster van deze staatssecretaris heeft gezegd: ik verleen geen landingsrechten meer. Het mandaat ligt er niet, dus wat is nu de insteek van het kabinet bij het verlenen van nieuwe landingsrechten aan bijvoorbeeld de Gulfcarriers?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Er ligt bij mijn weten nu geen nieuw verzoek. Overigens is dat een ander debat. Als mevrouw Visser dat met mij in extenso wil voeren, begrijp ik dat, maar dat doe ik liever niet vanavond. Dan moet ik namelijk toch met een uitgebreide brief komen, terwijl ik het idee had dat de Kamervragen en de beantwoording daarvan heel duidelijk waren. Ik kom daar in tweede termijn op terug, want ik ben niet bij alle debatten geweest die hier met mijn voorgangster zijn gevoerd. Ik heb begrepen dat het huidige verzoek voor de A380, om even heel scherp te zijn, ging over een kwestie binnen bestaande landingsrechten. Dat is echt iets anders dan een verzoek om nieuwe landingsrechten. Verder probeer ik sinds mijn eigen aantreden iedereen zo veel mogelijk achter het idee van het mandaat krijgen; ik zou haast zeggen: frappez toujours. Daar zouden wij onze energie in moeten steken.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb een vraag voor de helderheid. Ik weet niet precies wat de staatssecretaris tegen Qatar gaat zeggen. Als Qatar morgen zegt "wij landen hier met nieuwe rechten", mag het dat dan wel of niet op Schiphol?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik ga niets afdoen aan wat mijn voorgangster eerder heeft gezegd.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dus dan mogen ze niet landen? Ze mogen geen uitbreiding krijgen op dit moment?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dit komt heel precies. Je kunt niet generiek zeggen dat het niet mag, omdat het heel belangrijk is om te bekijken of het gaat om bestaande of nieuwe landingsrechten. Nogmaals, ik wil dit debat van harte op een ander moment met de Kamer voeren. Dan zal ik er nog veel preciezer in zijn, maar zo zit ik er nu in. Ik heb toegezegd dat de Kamer dat SEO-rapport krijgt. De Kamer weet dat wij voor het mandaat gaan, wat mijn voorgangster heeft gezegd en tegen welke beperkingen wij aanlopen.

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik wil de staatssecretaris even bijvallen met een punt van orde. Wij hebben mede op verzoek van collega Graus afgesproken dat wij op vrij korte termijn gaan praten over KLM/Air France en die positie. Ik wil voorstellen om deze discussie daarbij te betrekken. Wij hebben hier de Eurocommissaris op bezoek gehad. Die is bij die conferentie geweest. Het onderwerp is pregnant en belangrijk genoeg. Laten wij dat gewoon bij dat debat betrekken. Dan kunnen wij ons vanavond concentreren op de voorliggende wet. Het is te belangrijk om dat nu in een of twee vragen aan de orde te stellen, terwijl wij daar veel diepgaander op in willen gaan.

Staatssecretaris **Dijksma**:
De vraag was hoe lowcostcarriers en Gulfcarriers zich sinds 2008 op Schiphol hebben ontwikkeld en wat dit voor de mainportfunctie betekent. Er is op Schiphol al een groot aantal luchtvaartmaatschappijen actief in de diverse marktsegmenten, die in onderlinge concurrentie vluchten op vele bestemmingen aanbieden. De Europese luchtvaartmarkt is geliberaliseerd. Dat betekent meestal dat dan heel veel mag, zeg ik alvast tegen mevrouw Visser. Dat hoort bij liberalen. Er is ook vastgelegd dat de EU-luchtvaartmaatschappijen het recht hebben op alle intra-Europese routes te opereren. Wanneer luchtvaartmaatschappijen aanvragen doen voor slots, dan worden deze beoordeeld door een onafhankelijke slotcoördinator. De gevolgen van de komst van nieuwe maatschappijen zal dus afhangen van bestemmingen, vluchttijden, tarieven et cetera. Dit soort factoren bepaalt in welke mate de concurrentie voor andere luchtvaartmaatschappijen toeneemt.

De tickettaks die nog werd gesuggereerd door de heer Grashoff, lijkt me geen goed idee, omdat luchtvaart een internationale tak van sport is. In het kader van een level playing field moet je maatregelen ook zo veel mogelijk in internationaal verband nemen. Daarom maken we ons ook hard voor een andere route die, naar ik hoop, minstens zo effectief is, namelijk door het instellen van CO_2-standaarden in ICAO-verband voor vliegtuigen, door market-based measures, dus een ETS-achtig systeem, en door het bevorderen van het gebruik van biofuel. Internationaal doel is ervoor zorgen dat de luchtvaart op wereldschaal CO_2-neutraal wordt. Dat is een enorme opgave, gelet op de groeiprognoses van de luchtvaart in vele delen van de wereld.

Met de heer Smaling zeg ik dat de sociale omstandigheden belangrijk zijn. Tegelijk moeten airlines wel concurrerend zijn. Dat werkt dus twee kanten op. Uiteindelijk is dat een zaak voor de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol.

Wat de betekenis van het hogesnelheidsnetwerk betreft, zeg ik: ja, soms kunnen we met snelle treinen op korte afstanden een alternatief voor vliegtuigen bieden. Aan de komst van de lowcostcarriers zie je echter dat de verwachtingen vroeger anders waren dan de praktijk nu heeft laten zien.

Net als de heer Smaling, en waarschijnlijk ook alle anderen, onderschrijf ik het belang van het doorpakken op het punt van de Single European Sky. Het luchtruim in de Europese Unie moet efficiënter. Dat is goed voor de economie en het milieu. En ja, het pakket zit vast. Dat heeft te maken met de diplomatieke kwestie-Gibraltar. Op zichzelf is dat een slechte zaak; daar is geen twijfel over. Dat moet worden opgelost door de betrokken lidstaten, eventueel met steun van de Commissie en anderen. Hoe meer ik hierover echter hardop zeg, hoe minder waarschijnlijk het is dat er een oplossing komt. Dat heeft er ook mee te maken dat sommige dingen makkelijker achter de schermen wordt opgelost dan wanneer je daar in alle openheid over spreekt. Het belang van een doorbraak is echter evident. Dat heb ik goed op mijn netvlies staan.

De heer Graus vroeg hoe het staat met de motie over een toekomstbestendig luchtvaartplan. We werken daar inderdaad aan via de Actieagenda Schiphol, zo zeg ik ook in reactie op zijn motie. In die actieagenda komen maatregelen van overheden alsook van de zijde van stakeholders rond de mainport aan de orde. Zodra ik de besluitvorming over maatregelen en de actieagenda heb afgerond, zullen we in het voorjaar naar de Kamer komen. Dat zal niet meer maart zijn, maar april.

Ter afronding wil ik zeggen dat we inderdaad bij alle besluiten rekening houden met zowel de economie als de samenleving. Die balans, waar de heer Graus om vroeg, zoeken we dus. Die zit ook zeker in dit wetsvoorstel, dat juist mogelijkheden biedt voor verdere groei van Schiphol. Het zou heel mooi zijn als de Kamer om die reden breed zou kunnen overgaan tot het verlenen van steun aan het voorliggende wetsvoorstel. Dat is in ieder geval ook voor Schiphol van groot belang.

De **voorzitter**:
De heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Gra-uz, voorzitter.

Ik dank de staatssecretaris voor de antwoorden en toezeggingen. Wat betreft mijn motie: komt het toekomstbestendige en concurrentiebestendige luchtvaartplan dan mogelijk in april of mei? Ik zal de staatssecretaris daar niet op pakken, maar één ding is me ontgaan: het Luchthavenverkeerbesluit. De staatssecretaris schijnt gezegd te hebben wanneer dat naar de Kamer komt in de voorhangprocedure, maar ik heb dat niet goed gehoord.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, dat komt in een voorhang, dat heb ik gezegd.

De heer **Graus** (PVV):
De staatssecretaris kan niet vertellen wanneer dat ongeveer gaat gebeuren?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Jawel, na de zomer. Dat heb ik ook gezegd.

De heer **Graus** (PVV):
"Na de zomer" is natuurlijk een heel breed begrip. Dat betekent in principe iets van augustus tot ...

Staatssecretaris **Dijksma**:
Het lijkt me niet dat de sneeuwvlokken al zullen vallen.

De heer **Graus** (PVV):
Uiterlijk oktober?

Staatssecretaris **Dijksma**:
"Na de zomer" is ook echt wel na het zomerreces.

De **voorzitter**:
De heer Graus heeft niet gevraagd welk jaar.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Gewoon dit jaar, om daar geen misverstand over te laten bestaan.

De **voorzitter**:
Dat moet ik weer voor de heer Graus regelen.

Tot zover de termijn van de regering. Hartelijk dank daarvoor. Ik kijk of er wellicht nog belangstelling bestaat voor een tweede termijn. De heer Smaling staat achterin; dat suggereert dat hij daarvoor geen belangstelling heeft? Toch wel.

☐

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de heldere uiteenzetting. Ik heb nog wat met moties geworsteld, maar ik heb besloten de staatssecretaris te verwennen door ze niet in te dienen. Er zijn ook wat zaken die wel terugkomen bij debatten die we nog zullen voeren. Ik hoop toch dat de staatssecretaris, misschien achter de schermen, de Single European Sky wel het nodige zetje kan geven. Het voorzitterschap is ook echt een gelegenheid om dat te doen. Ik heb de staatssecretaris in Parijs op de klimaattop vele kilometers zien afleggen om partijen bij elkaar te brengen. Ik doe dus een beroep op haar om die kwaliteit ook in dit geval in te zetten, want het zou sowieso uit milieuoogpunt enorm schelen als we dat kunnen bewerkstelligen.

Verder vroeg ik me bij het hele verhaal over de Verenigde Arabische Emiraten af, of de staatssecretaris daar al voldoende in zit. Ook daarvan denk ik: volgende keer dan maar, maar dan helemaal, want volgens mij staat er in het verdrag met de Emiraten echt een bepaling dat het niet marktverstorend mag zijn. Laten we dat maar even parkeren en ons nu beperken tot waar dit wetsvoorstel over gaat. En dan zeg ik graag dat de SP voor dit wetsvoorstel zal stemmen.

☐

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar open houding bij de beantwoording van de vele vragen die gesteld zijn. Haar reputatie klopt dus, in positieve zin uiteraard.

Verder zou ik het toch prettig vinden om in aanvulling op de twee opmerkingen die ik in mijn eerste termijn heb gemaakt, twee moties in te dienen. Met de ene motie doe ik nog één keer een poging om van de staatssecretaris te horen waarom ze zo veel moeite heeft om ermee in te stemmen. Ik begin echter met een motie over moderne informatievoorziening voor omwonenden van Schiphol. Voorzitter, ik weet niet of het de bedoeling is dat ik de hele motie voorlees ...

De **voorzitter**:
Ja.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
In Rotterdam werd die voorgelezen door de voorzitter, ...

De **voorzitter**:
Nee, zo ver gaat de service hier niet. En zeker niet bij deze voorzitter.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
... dus dat is jammer. Daar wordt harder gewerkt!

De **voorzitter**:
Als u een pen zoekt om uw motie in te korten, dan heb ik die wel voor u.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Nee hoor, dat hoeft niet. Het is een mooie tekst.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het nieuwe normen- en handhavingsstelsel mede wordt ingevoerd om vliegbewegingen beter inzichtelijk te maken voor omwonenden;

overwegende dat een moderne, transparante en proactieve informatievoorziening ten goede kan komen aan het draagvlak onder omwonenden;

van mening dat omwonenden in real time informatie over vliegbewegingen moeten kunnen raadplegen, waarschuwingen voor afwijkingen moeten kunnen ontvangen en eventueel klachten moeten kunnen indienen;

verzoekt de regering, de invoering van het nieuwe stelsel aan te grijpen voor het ontwikkelen van een moderne socialemediastrategie, met als kernpunt een applicatie voor smartphones en tablets die voornoemde functionaliteiten biedt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Belhaj. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (34098).

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Mijn tweede motie gaat over de zetel in de omgevingsraad.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat gezondheidsrisico's voor omwonenden ten gevolge van geluidsblootstelling en luchtverontreiniging door vliegtuigen een integraal onderdeel moet zijn van de beraadslagingen in de Omgevingsraad;

constaterende dat het RIVM op dit moment slechts op incidentele basis wordt uitgenodigd in de Omgevingsraad om advies te geven over gezondheidsrisico's;

constaterende dat op deze manier het belang van de volksgezondheid niet in dezelfde mate wordt geborgd als de andere belangen in de Omgevingsraad;

verzoekt de regering tot het instellen van een extra zetel voor medische experts in de Omgevingsraad zodat ook het belang van volksgezondheid structureel wordt geborgd in de Omgevingsraad,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Belhaj. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (34098).

Mevrouw **Belhaj** (D66):
De laatste motie heb ik ingediend omdat uit de beantwoording van de staatssecretaris niet helemaal duidelijk werd wat, los van het feit dat het natuurlijk altijd mogelijk is om expertise binnen te halen, het grote bezwaar zou zijn tegen het integraal aan tafel hebben van medische expertise. Dan hoef je niet altijd achteraf nog een advies te vragen over de betekenis voor de gezondheid van mensen, maar doe je dat ter plekke aan tafel.

Daarmee kom ik tot de conclusie dat dit mijn tweede termijn was.

De **voorzitter**:
Dat is heel wat. Dan is het woord aan de heer Van Helvert voor zijn tweede termijn.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Ik had nog een vraag gesteld over de 50/50-benadering, ofwel de fiftyfiftybenadering in het Engels; voor de helft dan. Ziet de staatssecretaris dat wellicht ook als een idee voor andere zaken dan het vliegverkeer? Zou die benadering bijvoorbeeld ook bij wegen kunnen worden toegepast?

Ik kom nog even op het verschil in getallen. De getallen die ik noemde, komen overigens uit bijlage 2 van het Aldersakkoord, waarvan de heer A. de voorzitter was, zoals u weet. Het verschil tussen de getallen zit er volgens mij in dat de staatssecretaris de bandbreedtes gebruikt terwijl ik het gemiddelde van die bandbreedtes heb genomen. Daardoor krijg je inderdaad iets andere getallen, maar dat maakt uiteindelijk niet zo heel veel uit voor het principe. Het uiterste van de bandbreedtes die de staatssecretaris heeft genomen, wordt bijvoorbeeld gebruikt bij heel zwaar weer. Als de wind heel hard van één kant komt, wordt de ene baan heel weinig gebruikt en de andere heel veel. Daarover zullen mensen over het algemeen niet klagen. Iedereen snapt wel dat als het heel slecht weer is, het iets anders gaat dan normaal. Het gemiddelde blijft staan. Dat is vorige week gepresenteerd aan de gemeenteraad van Uithoorn. Daar zie je de cijfers die ik noemde ook terugkomen. De presentatie heb ik hier bij mij. De getallen waarmee de gemeenteraden van Uithoorn en Aalsmeer in 2010 akkoord zijn gegaan, zijn voor starts heel anders. Dat aantal, dat zeer belastend is voor het geluid, is in de prognoses maar ook daadwerkelijk vele malen hoger dan wat in 2010 is afgesproken. Dan zitten we nog niet eens aan de 510.000 of inmiddels 500.000 vluchten die wij zouden krijgen. Ik kan mij voorstellen dat die gemeenteraden zeggen: wacht eens even, zijn wij hier niet een beetje bekocht? Het gaat mij er niet om de wet te dwarsbomen. Het gaat mij erom dat de staatssecretaris zegt dat, als de overheid en Schiphol zich niet aan de afspraken houden die zij met gemeenten hebben gemaakt, er een gebaar moet komen om het probleem op te lossen. De gemeenten zijn welwillend, evenals de omwonenden. Zij hebben begrip voor de situatie.

Dan kom ik bij de Single European Sky. De heer Smaling sprak er al eerder over. Ik heb dat in dit debat niet gedaan. Samen met mevrouw Belhaj ben ik rapporteur. Wij hebben met het ministerie overlegd over de wijze waarop wij de staatssecretaris hierin aanvullend kunnen versterken. Ik ben het met de heer Smaling eens dat het zeer belangrijk is en dat het tot goede resultaten zou kunnen leiden als wij daarin een doorbraak forceren, juist in het halfjaar dat Nederland voorzitter is. Overigens hebben de luchtverkeersleiders in de verschillende landen daarin ook een rol te spelen. Ook onze luchtverkeersleiders, die wij liefhebben en zeer waarderen, moeten wij op hun rol aanspreken, samen met hun collega's in het buitenland. Ik ben benieuwd naar het standpunt van de staatssecretaris daarover.

Omdat ik niet zeker weet hoe de staatssecretaris gaat antwoorden, dien ik een motie in over de banen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de groei van het aantal vliegtuigbewegingen hoofdzakelijk terechtkomt op de Aalsmeerbaan die daardoor meer dan een fair share voor zijn rekening neemt;

verzoekt de regering, te onderzoeken hoe de toename van het vliegverkeer beter over de start- en landingsbanen verdeeld kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (34098).

De heer **Graus** (PVV):
Mijnheer de voorzitter. Ik ga straks één motie voorlezen. Ik heb die in mijn eerste termijn al aangekondigd. Ik ga die nu geloof ik voor de derde keer indienen, maar ik blijf volhouden. Vaak is het hier in Den Haag zo dat de aanhouder wint. Ik heb wat steun gekregen van diverse hoogleraren en misschien kijkt de Kamer daardoor wat anders naar mijn moties. De hoogleraren komen onze kant op, steeds meer de kant van de PVV.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, ervoor zorg te dragen dat Schiphol het simultaangebruik van start- en landingsbanen mag uitbreiden naar 2+2,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 13 (34098).

De heer **Graus** (PVV):
Ik heb de motie vrij kort gehouden. Er staat boven "gehoord de beraadslagingen" en de mensen kunnen zien wat er allemaal over is gezegd. Dan kunnen wij het kort houden.

Ik dank de staatssecretaris voor de toezeggingen inzake mijn aangenomen motie ten behoeve van een concurrentieresistent en toekomstbestendig luchtvaartplan. In april/mei 2016 krijgen wij daarop een eerste reactie. Ook wordt het Luchthavenverkeerbesluit met voorhang naar de Kamer gestuurd. Dat zal na het zomerreces zijn en voor de sneeuwvlokjes. Ik vraag mij wel af wanneer de eerste sneeuwvlokjes gaan vallen, want die willen nog wel eens op zich laten wachten. Wij gaan ervan uit dat het ergens in oktober zal zijn. Het Luchthavenverkeerbesluit is voor de PVV essentieel, omdat daaruit mogelijke nadelen voor de groei van Schiphol zullen blijken. Die kunnen we dan hopelijk met een Kamermeerderheid eruit fietsen.

Ik wens u nog een heel prettige avond, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**:
Dat zal wel lukken. Het woord is aan mevrouw Visser van de VVD.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Met El Niño op komst weet je nooit wanneer de eerste sneeuwvlokken dit jaar gaan vallen.

Voorzitter. Ik wil de staatssecretaris bedanken voor haar uitgebreide beantwoording en vooral ook voor een aantal concrete toezeggingen die zij heeft gedaan. Het is heel goed dat zij hier een en ander heeft uitgesproken over de korte termijn in relatie tot de transformatie, de woningbouw en hoe we wonen en werken mengen met het tegemoetkomen aan de luchtvaartsector, die we niet onnodig onder druk zetten door aanvullende normen te stellen. Zoals de staatssecretaris zelf ook aangaf, is hier heel lang over gesproken. Zij heeft duidelijk de bereidheid uitgesproken om hier heel snel werk van te maken. Wij zien dan ook uit naar de korte termijn, maar vooral ook naar de langere termijn. Want dit gaat nog wel een opgave betekenen, als we zien dat heel veel mensen naar de stad trekken en daar graag willen wonen, maar ook dat Schiphol wil gaan groeien.

Ik heb nog een aantal vragen en een suggestie naar aanleiding van de discussie over de Gulfcarriers. De staatssecretaris gaf aan van plan te zijn alleen even het onderzoek te sturen. Naar aanleiding van de discussie zonet tijdens een interruptiedebat en de suggestie om dit bij een volgend debat te betrekken, zou het goed zijn als de staatssecretaris in dat rapport met name de vraag meeneemt hoe we omgaan met nieuwe landingsrechten. Zo kunnen we dat direct betrekken bij het volgende debat in dezen. Dat is een suggestie aan de staatssecretaris. Ik zie haar al knikken, dus ik denk dat zij dit ook een goed idee vindt.

Een ander belangrijk punt — ik denk vooral voor de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn — dat de staatssecretaris heeft toegezegd, is dat zij voor de hinderbeperking de laatste maatregel zal gaan treffen en dat zij de tegemoetkoming, dus de lusten- en lastenafweging, opnieuw in balans wil brengen daar waar het kan en we het kunnen oprekken. Dat is een belangrijke toezegging, die duidelijkheid geeft aan beide gemeenten, die daar nadrukkelijk om vragen.

Ik wil een aantal zaken alsnog benadrukken in de middelen- en doeldiscussie. Ik begon mijn bijdrage met te zeggen dat deze wet als basis heeft dat we gaan bekijken hoe we de geluidshinder op een zodanige manier kunnen beperken

dat Schiphol zijn operatie goed kan uitvoeren. In dat kader zien wij juist, ook in de discussies die wij net hadden, dat het heel erg gaat over het baangebruik. Dat is volgens ons steeds net de verkeerde discussie. We kunnen wel heel erg gaan zitten op het vierdebaangebruik, op de spitsstroken die we niet openstellen, terwijl dat wel tot minder beperkingen kan leiden. Ik snap dat de staatssecretaris zegt die MER-procedure af te wachten, maar ik denk dat het een mindshift vereist, een wijziging van denken en doen, juist in de Omgevingsraad Schiphol, die nog te veel zit in de middelendiscussie in plaats van de doelstellingen. In het kader van het vierdebaangebruik na 2020 en de toezeggingen van de staatssecretaris in het kader van wat zij daarvoor doet en dat zij, als er problemen zijn, daar absoluut werk van gaat maken, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Schiphol belangrijke inspanningen heeft verricht en resultaten heeft geboekt op het gebied van hinderbeperking;

constaterende dat Schiphol de beloning daarvoor mogelijk niet uitgekeerd kan krijgen als groeiruimte vanwege het volumebeperkende effect van de vierdebaanregel;

overwegende dat hiermee in de praktijk afbreuk wordt gedaan aan de grondgedachte dat de luchtvaartsector een deel van de milieuwinst die binnen de criteria voor gelijkwaardigheid wordt gerealiseerd, kan gebruiken voor verdere groei;

verzoekt de regering tot een zodanige invulling van de vierdebaanregel dat de luchtvaartsector een prikkel tot innovatie blijft behouden en ook in de toekomst verdere volumegroei binnen de gelijkwaardigheidscriteria kan blijven realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 14 (34098).

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik wil nog twee laatste opmerkingen maken naar aanleiding van de discussie over de toekomstscenario's van het PBL en het CPB. Ik hoor de staatssecretaris een aantal nuancerende opmerkingen maken over de uitgangspositie en uitgangspunten die zij in de berekening hebben gekozen. Ik geloof de staatssecretaris in dezen, maar de ontwikkeling is wel zodanig dat de luchtvaartsector gaat groeien. Daarmee komt er dus ook nadruk te liggen op dat wij besluiten moeten nemen voor hoe wij dat willen realiseren. Dat wil ik de staatssecretaris toch wel meegeven.

Misschien kan zij ook nog een keertje ingaan op het RIVM-onderzoek waarover zij sprak, met een vergelijking met steden die juist geen luchthaven hebben. Ik probeer te begrijpen wat dat precies moet opleveren. Misschien dat de staatssecretaris nog even kan toelichten hoe zich dat verhoudt tot de vragen die in de eerste termijn door bepaalde partijen zijn gesteld.

☐

De heer **Monasch** (PvdA):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris en haar ondersteuning voor de beantwoording.

Dat dit een lang proces is geweest en dat je dan op een gegeven moment enige rust kunt creëren, bewijst de publieke tribune. Ik geloof dat alleen Schiphol er zit. Het kan zijn dat het correspondentendiner zo concurrerend was dat iedereen uit Aalsmeer toch daarvoor is thuisgebleven, maar ik denk dat het rond dit onderwerp weleens drukker is geweest hier in de hal en op de tribune. Dat bewijst misschien wel het succes van een proces waar je iedereen bij betrekt.

Ik wil een paar dingen benadrukken. Mijn partij en veel collega's hebben uitgesproken dat ze willen dat er een vinger aan de pols wordt gehouden bij de Aalsmeerbaan en de bewoners aldaar. Die zorg blijven we serieus nemen. We zien uit naar terugkerende rapportage daarover. Om te laten zien hoe vruchtbaar de samenwerking met de VVD is, zal ik niet alleen mijn steun uitspreken voor het wetsvoorstel, maar ook — dat zal niet geheel verbazen — mijn fractie adviseren om de twee amendementen van mevrouw Visser te steunen. Zo ver gaat mijn mandaat.

Er is veel gesproken over het aantal vluchtbewegingen, steeds in verband met hoeveel passagiers dat oplevert. Ik hoop de eenvoudige toezegging te krijgen dat we in de mainportagenda ook heel duidelijk de plaats zien van de luchtvracht en de positie die die heeft op Schiphol of binnen de mainportagenda. We moeten niet alleen over passagiers praten, maar juist ook over dat belangrijke aspect voor de mainportpositie van Schiphol en voor Nederland.

De **voorzitter**:
Na de schorsing gaan we luisteren naar de antwoorden van de staatssecretaris.

De vergadering wordt van 22.27 uur tot 22.30 uur geschorst.

☐

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Ik dank de heer Smaling voor het feit dat hij vanavond geen moties heeft ingediend — dat wordt zeer gewaardeerd — en ook voor de steun die de SP heeft toegezegd voor het wetsvoorstel. Hij zei dat ik misschien nog niet helemaal helder genoeg was op het punt van de Emiraten. Ik ga het nog één keer proberen. Uiteraard krijgt de Kamer ook nog het SEO-onderzoek. Dat debat gaan wij ongetwijfeld op een ander moment nog met elkaar voeren. Ik heb het zo duidelijk mogelijk gezegd, maar het zou nog aan kracht kunnen winnen, dus ik ga een nieuwe poging wagen. Het Nederlandse beleid is om hangende de mandaatvoorbereiding in de Europese Unie geen extra rechten te verlenen buiten de rechten die zijn gegeven in bestaande verdragen. Dat was het verschil dat ik ook in de richting

van mevrouw Visser aangaf tussen nieuwe en bestaande landingsrechten.

Het is wel zo dat ieder land daarin zijn eigen afweging maakt. Mijn voorganger en ik hebben dit standpunt wel degelijk bij de collega's onder de aandacht gebracht. Maar wij hebben geen titel om te voorkomen dat anderen zich daar misschien wat minder van aantrekken. Om die reden is het dus heel belangrijk dat wij beginnen met het onderhandelen over een mandaat, want op het moment dat dat start, mag niemand meer over extra rechten onderhandelen. Daarmee heb je dus het instrument in handen om dit als het ware te stoppen. Het is echt zaak om nu snel tot mandaatonderhandelingen over te gaan, en daar doen wij alles aan. Dat is wat ik er nu over kan zeggen. Ik wil geen mist opwerpen in de zin dat er verschil zou zijn tussen wat eerder is gezegd en hoe ik erin zit. Dat verschil is er niet. Het verschil is wel dat niet elk land zich per se iets hoeft aan te trekken van een oproep van ons. Dat was het specifieke punt van mevrouw Visser. Ik begrijp het heel goed. Zij zegt: als Nederland nu geen nieuwe rechten verleent, moeten wij voorkomen dat andere Europese lidstaten het wel doen. Dat klopt, maar wij kunnen het niet afdwingen. Op het moment dat wij gaan onderhandelen over een mandaat, stopt die discussie automatisch voor iedereen. Duidelijker dan ik nu ben kan ik, vrees ik, niet zijn.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het antwoord is vrij helder, maar het roept wel vervolgvragen op. Misschien kan de staatssecretaris die niet nu beantwoorden, maar wel meenemen in haar brief. De lijn wordt bestendigd, maar op een gegeven moment kom je wel op het punt dat het nadelig kan worden voor de luchthaven Schiphol, omdat zij potentiële klanten misloopt. Als Nederland deze lijn inzet, zullen nieuwe klanten overstappen naar waar dan ook in Europa. Ik heb deze vraag ook in mijn schriftelijke set vragen gesteld. Ik wil graag in de brief teruglezen in hoeverre hiervan sprake is en wat voor het kabinet het punt zal zijn waarop het zegt dat het de standpunten zal heroverwegen als dat onderhandelmandaat nog niet is geregeld.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik kan dat inderdaad niet vanavond naar de Kamer overbrengen, ook niet omdat ik, op basis van mijn intuïtie, niet zeker weet hoe verstandig het is om zo'n afweging op voorhand al publiek te maken. Dat heeft ook effect natuurlijk. Het is "no regret" dat wij zo snel mogelijk tot een mandaat in de transportraad moeten komen, want dan moeten andere landen ook stoppen met onderhandelen. Ik zal er nader op ingaan. Dit is ook niet het debat over het wetsvoorstel zoals dit vanavond voorligt. Wij zullen dat ongetwijfeld nog met elkaar voeren.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik wil even een punt markeren. "No regret", dat klopt, maar het wordt een "regret" als het de positie van luchthaven Schiphol gaat aantasten, omdat wij hiermee bepaalde klanten uitsluiten. Dit is de oproep die ik nu doe. De staatssecretaris hoeft niet de onderhandelingsstrategie op papier te zetten, maar ik vind het wel een belangrijk punt om in dit debat te markeren en mee te nemen in de verdere uitwerking, om ook de positie van luchthaven Schiphol te beschermen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Zeker. Ik begrijp dat ook. Dat snap ik heel goed.

Ik kom bij de bijdrage van mevrouw Belhaj. U hebt snel vastgesteld dat mijn reputatie klopt, dank daarvoor. Ik hoop dat ik u met een positief advies over de motie op stuk nr. 10 voor een deel tegemoet kan komen. Ik denk dat de gedachte om alle informatie aan de omgeving op een plek te bundelen, een goede is. Ik heb in het debat uw gedachte al ondersteund. Ik denk dat de motie een ondersteuning is van het beleid zoals wij dat op dit moment ontwikkelen. Er is een taskforce actief om in de komende periode verder uitwerking te geven aan die effectieve en efficiënte informatievoorziening. De motie op stuk nr. 10 laat ik graag over aan het oordeel van de Kamer.

Dit kan ik helaas niet doen met de motie op stuk nr. 11. Ik denk dat ik in het debat al vrij uitgebreid heb geprobeerd om duidelijk te maken dat de expertise op zichzelf geborgd is, zowel via de milieubeweging als via de bewoners, maar ook via het RIVM op het moment dat zij onderzoek doet of betrokken wordt bij de ORS als er bijvoorbeeld specifieke kwesties zijn. Er is geen enkel probleem om hen dan ook aan tafel te hebben, maar dat is echt iets anders dan een standing invitation. Daarvoor moet je echt een reden hebben. Ik heb uitgelegd dat ik die reden nu niet zie. Dat is een ander oordeel. Wij kunnen daarover ook van mening verschillen. Om die reden ontraad ik deze motie.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Van mening verschillen, dat kan. Ik begrijp wat de staatssecretaris aangeeft. Ik begrijp echter niet welke schade je iemand berokkent op het moment dat je besluit om ze wel aan tafel te hebben. Met dit soort discussies is het soms heel ingewikkeld om pas achteraf zo'n advies aan te vragen. Er vinden ook andere discussies aan zo'n tafel plaats. Dan nog zeggen "by the way, wij hebben nog een advies aangevraagd" betekent dat je een hele discussie opnieuw moet beginnen. Het is evident gebleken dat zowel lucht als geluid tot gezondheidsklachten leiden. Ik zie niet in wat het bezwaar zou zijn om het heel slim te doen en het meteen integraal in de discussie mee te nemen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Uit oogpunt van efficiëntie kan ik de vraag ook andersom stellen: voor welk probleem is dit voorstel precies een oplossing? Daar waar de expertise nodig is, kan deze worden gevraagd. Verder wordt er door het RIVM al onderzoek verricht waar voordeel mee kan worden gedaan. Ik zie niet in wat de meerwaarde van een permanente zetel in de ORS is boven de mogelijkheid om op het moment dat het nodig is de hulp van het RIVM in te roepen. Ik ben heel pragmatisch en daarom is dit mijn overweging.

De heer Van Helvert heeft een aantal vragen gesteld. Om te beginnen vroeg hij of de fiftyfiftyregeling ook voor wegen zou kunnen gelden. Dat kan ik hem nu niet zeggen. Ik weet wel dat de gedachte in andere domeinen wel aan de orde is om ruimte te creëren door minder te vervuilen en om een deel van die ruimte vervolgens weer tot je eigendom te maken. Ik heb dat natuurlijk zelf bij de aanpak van de stikstofproblematiek zo georganiseerd. Als de veehouderij een bepaalde winst boekt bij het terugdringen van de uitstoot, mag men een deel van die winst inboeken als groei-

ruimte. Het principe komt dus wel vaker voor in onze wet- en regelgeving, maar het is niet aan mij om vanavond toe te zeggen dat we dat in een domein waarvoor mijn collega verantwoordelijk is, ook moeten gaan organiseren. Het is dus niet nieuw, want in die zin kennen we het wel.

De cijfers en de getallen zijn eigenlijk onwijs ingewikkeld. In die zin heeft de heer Van Helvert net als ik een beetje gelijk en dat maakt het alleen maar lastiger. Hij hield ons voor dat de prognoses uit 2010 verschillen met de prognoses uit 2013. Ik kan hem voorspellen dat die ook weer zullen verschillen met de prognoses in het MER. Je ziet in die laatste prognose inderdaad een toename van het gebruik van de Aalsmeerbaan. Overigens neemt het gebruik van alle andere banen toe en worden bovendien de meest preferente banen altijd meer gebruikt dan de Aalsmeerbaan. Het punt dat ik wil maken, is dat hij prognoses gebruikt uit 2010 en ik uit 2013, maar dat het in beide gevallen geen afspraken zijn. Het is informatie die bedoeld is om inzicht te geven in de verwachte groei. Zoals gezegd, ook naar aanleiding van het MER zullen we nieuwe prognoses opstellen, want het is belangrijk dat het voor de bewoners steeds inzichtelijk is wat het precieze aantal vliegbewegingen is. We zullen ook op basis van het MER de cijfers opnieuw op een rij zetten.

Wat de heer Van Helvert vraagt in de motie op stuk nr. 615 hebben we feitelijk gedaan. Om die reden moet ik de motie ontraden. Over het onderzoek naar wat we nog kunnen doen, heb ik in antwoord op mevrouw Visser gezegd dat we iets kunnen doen in het kader van de aanvliegroute boven de landingsbanen. Daarmee moet je werken om te kunnen zien hoe je dat zo vorm kan geven dat het zo min mogelijk hinder met zich mee brengt. Verder spelen de tranches die vanuit het leefbaarheidsfonds beschikbaar komen, hierbij ook een rol. Dat is mijn antwoord op een probleem dat er inderdaad is. Als de heer Van Helvert iets anders wil, zal hij toch echt te maken krijgen met het dilemma, de Catch-22 zo u wilt, dat het verleggen van de groei van de Aalsmeerbaan naar andere banen nog meer gehinderden oplevert.

Als het mogelijk was geweest, was het natuurlijk ook wel gedaan. Het is niet gelukt en daarom zijn we met het huidige voorstel naar de Kamer gekomen. Ik kan dat voorstel ook niet veranderen of verbeteren. Dat is nou eenmaal zo, want groei betekent groei op alle banen. Die groei concentreren we wel waar die het beste kan worden opgevangen en het minste aantal gehinderden oplevert. Verschuivingen leiden tot nog meer gehinderden en dan komen hier weer anderen langs. Ik ben dus bang dat het niet helemaal te vermijden is.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Als het gaat om wie gelijk heeft, de staatssecretaris of ik, zie ik dat de staatssecretaris het fiftyfiftyprincipe al wel toepast.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Zo is het!

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat is op zichzelf heel aardig om te zien.

De staatssecretaris zegt dat de cijfers geen afspraken waren. In 2010 zijn inderdaad de toenmalige prognoses voorgelegd en op basis daarvan zijn er afspraken gemaakt. Die zijn aan de gemeenteraad voorgelegd en die heeft gezegd: het is goed; wij gaan hiermee akkoord. Die prognoses beginnen nu echter zodanig uit het lood te hangen dat ... Nogmaals, als je de starts en de landingen op- en aftrekt, lijkt het mee te vallen, maar als je de starts die het zwaarst wegen, bekijkt, zie je dat die eigenlijk vooral de Polderbaan raken. Daarbij wordt er ook nog eens uitgegaan van een prognose van 500.000 vluchten. Dat is op dat moment niet het idee geweest voor Uithoorn en Aalsmeer. Voorzitter, excuus dat ik iets langer interrumpeer, maar na dit punt ben ik klaar. Ik snap dat wij ook niet kunnen zeggen dat wij het gaan verschuiven, want dan zijn er meer gehinderden. Zelfs daarvan zeggen Uithoorn en Aalsmeer dat zij het begrijpen. Als dit echter het uitgangspunt is op grond waarvan men destijds heeft gezegd dat men zou meewerken, maar als wij zien dat het zo uit het lood slaat, is het dan niet gerechtvaardigd dat wij even teruggaan en zeggen: wat kunnen wij op dit punt doen in die kernen? Ik wil de staatssecretaris nergens op vastpinnen, ik wil haar alleen vragen of zij dat wil bekijken met de regionale bestuurders in Uithoorn en Aalsmeer.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Misschien is het dan voor de geschiedschrijving wel goed om vast te stellen dat de prognoses van 2013 die ik noemde, ook in het eindadvies van Alders stonden en door iedereen zijn onderschreven, ook door diezelfde gemeenten. De heer Van Helvert komt met cijfers op basis waarvan hij zegt: toen hebben zij daarmee ingestemd, en het is nu anders. Maar ik wil maar aangeven dat men dat ook in 2013 al wist. Dat heeft men toen geaccepteerd, en ik ben er blij mee dat men dat desondanks wilde. Eigenlijk is wat de heer Van Helvert vraagt, namelijk om nog eens met de kernen te gaan overleggen, in feite gebeurd. Wat is er namelijk gebeurd? Er is bekeken hoe wij het in de aanvliegroute boven die baan precies zo zouden kunnen organiseren dat er toch nog zo min mogelijk hinder komt. Daarnaast zijn er de tranches van het Leefbaarheidsfonds. De eerste daarvan is al beschikbaar gesteld. Daarbij gaat het niet om geringe bedragen; dat mag ik wel bij de Kamer onder de aandacht brengen, denk ik. Het gaat om fors geld. Bovendien komt er een tweede tranche aan. Dit zijn de instrumenten die ik heb, en ik weet oprecht niet welke ik daarbovenop nog zou moeten geven. Ik ben hiermee aan het einde van mijn mogelijkheden, ben ik bang, en dat moet de Kamer zich wel realiseren. Ik wil nu ook niet doen alsof ik, als ik nog een keer ga praten, opeens met nog weer een ander konijn uit de hoed kan komen, want dat konijn is er niet. Die hoed is leeg.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Wij begrijpen ook allemaal dat je niet gelijk alles kunt veranderen. Je kunt niet zeggen: we doen het op een andere baan, en dan zijn de problemen opgelost. Maar als iemand in 2010 een huis heeft gekocht bij die landingsbaan onder de prognoses die toen zijn aangeboden, en als die prognoses zo uit het lood blijken te zijn, is het toch heel gerechtvaardigd dat er voor die mensen een mogelijkheid is om daar te vertrekken?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat zou ik niet zo durven te zeggen. Hiermee kom ik terug op wat hier in bredere zin is gezegd. Dit geeft overigens het gelijk van de heer Smaling aan wanneer hij stelt hoe voorzichtig je moet zijn met de bewoning en bebouwing; daarover zal ik zo nog iets zeggen. Je mag ook veronderstellen dat mensen, als zij op zo'n locatie wonen, weten dat zij in de buurt van het vliegveld zitten. Die prognoses waren geen harde afspraken. Ze waren bedoeld om in beeld te brengen wat op dat moment de stand van zaken was. In 2013 waren er nieuwe prognoses, waarmee iedereen ook heeft ingestemd. Zo meteen komt het MER en komen er weer nieuwe prognoses. Als wij hier met elkaar besluiten dat er groei komt, is dat wel groei die gewoon op al die banen gaat plaatsvinden. Anders moet je een heel ander besluit nemen, maar dan eindigt de heer Van Helvert bij de heer Grashoff, en dat is in dit geval niet zijn bedoeling, denk ik. Er is het Leefbaarheidsfonds. Wij kijken naar wat er nog kan. Daarmee zijn de mogelijkheden om iets te ondernemen uitgeput. Dat is het punt.

Wat betreft de doorbraak met Single European Sky steun ik het van harte dat de heer Van Helvert daarin als rapporteur zijn rol pakt. Ik denk dat het heel nuttig kan zijn dat het parlement en het kabinet gezamenlijk optrekken. Alle druk die mogelijk is, is zeer, zeer welkom. Op voorhand zeg ik de heer Van Helvert dus al veel dank voor die bijdrage. Dan kom ik op de motie van de heer Graus. Die moet ik helaas ontraden, ook al is ze kort en krachtig. Ze doet precies datgene waarvan we hebben gezegd dat we dat niet op die manier zouden gaan doen. Ik snap wel waarom de heer Graus dit voorstelt, want hij is van de afdeling "maximale groei". Dat bereik je natuurlijk met deze maatregel, maar dat past niet binnen het evenwicht zoals ik dat voor ogen heb. Om die reden moet ik helaas de motie ontraden.

Ik kom bij de motie van mevrouw Visser.

De heer **Graus** (PVV):
Ik begrijp dat de staatssecretaris mijn motie ontraadt. Er zijn ook verkeersvliegers die een stem hebben. Schiphol zelf heeft dat natuurlijk ook. Er wordt zelfs gezegd dat de maximale groei die bij de Alderstafel is gesteld ook niet gehaald gaat worden als je niet naar 2+2 gaat. De staatssecretaris hoeft daar nu geen antwoord op te geven, maar kan zij dat wel meenemen?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat brengt mij eigenlijk bijna bij de motie van mevrouw Visser. Zij vraagt iets wat niet helemaal hetzelfde is, maar wel in dezelfde geest is, als ik dat zo mag vertalen. Zij zegt: zorg dat er zo'n invulling van de vierdebaanregeling komt dat je prikkel tot innovatie maximaal behoudt en ook de verdere volumegroei in de toekomst binnen de gelijkwaardigheidscriteria kan blijven realiseren. Zij vraagt dus om heel precies te kijken hoe dat systeem zodanig uitgewerkt kan worden dat we die doelstelling heel houden. Dat wil ik graag toezeggen. Ik denk dat dat ondersteuning van beleid kan zijn. Ik wil het oordeel over deze motie graag aan de Kamer overlaten. De heer Graus is net een slag robuuster. Zo ken ik hem ook. Hij zegt gewoon: het moet zo. En dat is iets anders dan we afgesproken hebben. De motie van mevrouw Visser houdt scherp de vinger aan de pols. Die mag ik dan in uw warme belangstelling aanbevelen.

Het laatste punt van mevrouw Visser gaat over het RIVM-rapport. Het is aan het RIVM om te bepalen hoe het zijn eigen onderzoek doet. Dat kan ik niet beslissen. Ik heb u daar al een beetje in meegenomen. Het heeft eigenlijk gezegd: er zijn geen studies beschikbaar over de gevolgen van chronische blootstelling aan ultrafijnstof. We weten ook niet tot welke gezondheidseffecten ultrafijnstof kan leiden. Om die reden heeft men gezegd dat er nader onderzoek moet komen. Dat gaat ook gedaan worden. Het RIVM zal in ieder geval in 2016 over resultaten van vervolgonderzoek aan ons rapporteren. Daar wacht ik dan gewoon even op. Dan kunt u ook de methodiek nog een keer zien en wat het wel en niet oplevert. Dat is voor mij op dit moment onbekend. Het is onafhankelijk, dus daar hebben wij verder geen bemoeienis mee, denk ik.

Dan kom ik bij de inbreng van de heer Monasch. Over de Aalsmeerbaan heb ik net uitgebreid in de richting van de heer Van Helvert wat er wel en niet kan. Het punt van de luchtvracht geeft hij mij alvast mee voor de actieagenda Schiphol. Zo zie ik dat maar. Ik denk dat het belangrijk is dat we dat element daarin ook zeker terug laten komen. Je ziet het ook op het spoor. Het is verleidelijk en ook terecht om veel aandacht te hebben voor passagiers, maar ook het vrachtverkeer heeft natuurlijk zijn eigen economische waarde en een bijdrage aan in dit geval de hubfunctie. Dat zullen we dus ook zeker moeten onderkennen.

Daarmee ben ik gekomen aan het einde van mijn inbreng in tweede termijn. Ik wil op voorhand de Kamer heel veel dank zeggen voor zulke brede steun voor een wetsvoorstel dat toch ook weer bepalend kan zijn voor de rol die de mainport in Nederland heeft. Het is verheugend om te zien dat er bij een onderwerp dat in het verleden tot politiek verhitte debatten heeft geleid zo'n brede overeenstemming is. Daar ben ik zeer dankbaar voor.

De **voorzitter**:
Nou, de heer Smaling heeft er nog wel iets aan toe te voegen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dan heb ik te vroeg gejuicht, voorzitter.

De **voorzitter**:
U hebt duidelijk te vroeg gejuicht. Het woord is aan de heer Smaling.

De heer **Smaling** (SP):
Het is de kers op de taart: het amendement waarover de staatssecretaris en ik hebben staan kissebissen zal ik niet in stemming brengen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Fantastisch! Dank u wel.

De **voorzitter**:
Het amendement-Smaling (stuk nr. 9) is ingetrokken.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Tot zover. Aanstaande dinsdag stemmen wij over de wet, de amendementen en de moties. Wel thuis allemaal en dank aan de staatssecretaris.